

att närma sig **BODEN**



Examensarbete i Landskapsarkitektur  
av Viktoria Arvidsson & Stina Karlsson

# att närma sig BODEN

Examensarbete i Landskapsarkitektur  
av Viktoria Arvidsson och Stina Karlsson

---

att närma sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig BODEN att  
närma sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig BODEN att nä  
ma sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig BODEN att närma  
sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig

# INNEHÅLL

## SAMMANFATTNING / ABSTRACT

### INLEDNING

Förord  
Bakgrund  
Mål & Syfte  
Metod  
Avgränsningar

### FALLSTUDIER

Inledning  
Utgångspunkt  
Analyser  
Lösningar och metoder  
Slutsats

### ANALYSMETOD

Inledning  
Ortsanalysens bakgrund  
Ortsanalys (Stedsanalyse)  
Karaktärsanalys

### BODEN

Presentation av Boden  
Infarternas problem

### ORTSANALYS

Inledning  
Natur och landskap  
Historik  
Stadens fysiska utveckling  
Bebyggelsestruktur  
Byggnader och andra betydelsefulla element  
Trafikstruktur  
Sammanfattning

### KARAKTÄRSANALYS

Inledning  
Riksväg 97 från Luleå

3

4

4  
5  
6  
6  
6

7

7  
7  
7  
8  
9

11

11  
11  
12  
13

14

14  
16

17

17  
18  
22  
27  
34  
39  
44  
46

48

48  
50

Riksväg 97 från Vittjärv  
väg 356 från Älvsbyn  
Väg 356 från Niemisel  
Värde- och Problemområden  
Vägaraktärer

56  
60  
64  
68  
68

## JÄMFÖRELSE AV ORTS- & KARAKTÄRSANALYS

69

## AKTUELLA PROJEKT

70

Inledning  
Vägen mellan världsarven  
Mötesfri väg Luleå-Boden  
Ny sträckning för riksväg 97 genom Boden  
Nytt verksamhetsområde  
Boden development project

70  
70  
71  
72  
73  
74

## GESTALTNINGSPROGRAM

75

Inledning  
Åtgärdsområden  
Handel och järnväg - rv 97 från Luleå  
Älven och bergen - rv 97 från Vittjärv  
Militären - v 356 från Älvsbyn  
Baksidan - v 356 från Niemisel  
Generella riktlinjer

75  
76  
77  
84  
86  
88  
90

## ALTERNATIV FÖR RIKSVÄG 97

93

Inledning  
Förslag 1 - bibehållen infart  
Förslag 2 - rondell och planskildhet  
En annan väg

93  
94  
96  
100

## SLUTDISKUSSION

105

Problem och lösningar på olika nivåer  
Hinder och möjligheter för attraktiva infarter till Boden

105  
106

## TACK

107

## KÄLLOR

108

**att närma sig BODEN att närma sig BODEN att**

För att peka på vikten av att samla och integrera diverse projekt och visioner redovisas även ett antal aktuella väg- och stadsbyggnadsprojekt som berör Boden och dess infarter. Med utgångspunkt i detta rikliga bakgrundsmaterial har sedan ett Gestaltungsprogram för Bodens infarter, samt alternativ vägsträckning för den stora infarten längs riksväg 97 arbetats fram. Förslagen handlar i grund och botten om att förstärka upplevelsen av **att närma sig Boden**.

To show the importance of gathering and integrating different projects and visions, a number of a current road- and city building projects that also concern Boden and its entrance roads will be presented. With this material as a starting point a Design Program for the Entrances of Boden has been developed, as well as an alternative road building for the most used entrance road, road 97 from Luleå. These proposals are all trying to simplify and strengthen the experience of **approaching Boden**.



## Förord

Detta är ett 20 poängs examensarbete framställt av Viktoria Arvidsson och Stina Karlsson studerande på Landskapsarkitektprogrammet vid SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, Alnarp. Arbetet har utförts med stöd av Vägverket Region Norr samt Bodens kommun. Handledare har varit Mats Sjöberg, tidigare landskapsarkitekt på Vägverket Region Norr, numera på Länsstyrelsen i Norrbottens län.

Utgångspunkten för examensarbetet har varit att ta reda hur man skapar karaktäsfulla och intressanta infarter genom planering och utformning. För att göra detta krävs kunskap om både infarternas allmänna problematik samt de specifika särdrag som kännetecknar staden i fråga. En ortsanalys över Boden stad har genomförts för att visa på stadens karaktäristiska drag. Med analysen som grund har sedan ett gestaltningsprogram för Bodens infarter och förslag på ny sträckning för riksväg 97 tagits fram.

Ett särskilt stort tack vill vi rikta till vår handledare Mats för allt stöd.

# INLEDNING

## Bakgrund

En infart definieras som en sträcka från landsbygden in till stadens centrum. Infartens början är ofta inte lika tydlig som dess slut eftersom infarten till en stad ofta består av en gradvis övergång från landsbygd till stad.

En infart fungerar som en slags ”entré” till staden och är det första intrycket man som resenär längs vägen får av en stad. Många av infarterna till svenska städer är dock fula, anonyma och intetsä- gande och saknar ofta särdrag som gör att man förknippar den med den aktuella staden. Miljön kring infarterna kännetecknas inte sällan av en upplevelse av ”baksida”. Här finner man lagerlokaler, industritomter, master, ett virrvarr av skyltar och överblivna mark- områden med dålig skötsel.

Områden i anslutning till en infart är dessutom en strategisk plats för utrymmeskrävande verksamheter som kan dra fördel av närhe- ten till transportleder t.ex. bensinstationer, större handelsområden och industrier. Bristen på medveten planering i sådana områden eller den dåliga kunskapen om markanvändningens betydelse för vägmiljöns utformning leder ofta till en slumpmässig och splittrad struktur.

Den nya tidens vägar anpassade efter stora trafikmängder med höga krav på framkomlighet har ofta en dålig anknytning till det historiskt uppbyggda vägnätet. Den trafikseparering och dåliga anpassning till landskapet som ofta kännetecknar dessa vägar kan

jämföras med äldre tiders infarter präglade av ett intresse för att manifestera staden. Då var medvetenheten om det första intryckets betydelse stor och viktiga byggnader som kyrka och rådhus låg ofta i blickfånget.

En infart leder från landsbygdens väg in till stadens gata och för- enar dessa två strukturer. Vägen är en del av landsbygdens hierar- kiskt uppbyggda vägnät och dess form ges av krav på trafiksäker- het och framkomlighet. Gatan däremot är utrymmessnål och följer stadens mönster. Infartens övergång mellan väg- och gatustruktur är idag ofta otydlig eller alltför abrupt.

Under de sista åren har det gjorts ett flertal studier som behandlar infarter både till större städer och mindre samhällen. Syftet med projekten har varit att få fram intressanta förebilder och inspirera till att förändra synen på våra stadsinfarter. Pilotstudierna har dock i stor utsträckning använts som mall i senare projekt istället för att vidareutvecklas som metod.

Intresset för städernas infarter, dess problem och möjligheter, har vuxit. Städer och kommuner har blivit måna om det intryck resenärerna får och intresset för att lyfta fram ortens särart – att profilera sig – har också blivit större. Boden, i Norrbottens län, är en av de kommuner där intresset för att arbeta aktivt med utform- ningen av infarterna är mycket stort. Förslag på en slags port som markerar entrén till Boden har diskuterats, men ännu finns inga genomarbetade förslag som behandlar vägen, orten och landskapet som en helhet.

## Mål & Syfte

Detta examensarbete vill tydliggöra behovet av helhetssyn vad gäller den fysiska gestaltningen av väg- och gaturum. Vägen är tillsammans med dess omgivande landskap/miljö/stadsrum en helhet. Eftersom vägrummet till största delen består av sin omgivning handlar gestaltning av vägar därför inte enbart om att med olika objekt ”försköna” vägen, utan även om att anpassa, framhäva och utveckla det landskap som vägen är en del av.

Målet med examensarbetet är att utveckla större kunskap om stadsinfaller och analysmetoder. Med denna kunskap som grund, tillsammans med den karaktäristik som tas fram genom ortsanalysen, arbetas ett gestaltningsprogram för Bodens infarter fram samt förslag till ny sträckning för riksväg 97. Ortsanalysen har som syfte att identifiera karaktäristiska särdrag och få en ökad förståelse för stadens och infarternas fysiska form. Gestaltningsprogrammet ska kunna fungera som ett stöd för det fortsatta arbetet med infarterna.

## Metod

Genom studier av ett antal projekt samt litteratur redogörs för vilka utgångspunkter och metoder man använt sig av i tidigare infartsprojekt. Dessa fallstudier bildar underlag för slutsatser som sedan använts vid utvecklandet av gestaltningsprogram för Bodens infarter. För att urskilja de specifika särdrag som kännetecknar staden har en ortsanalys genomförts med utgångspunkt i den norska analysmetoden *Stedsanalyse- Innhold og gjennomføring* (Miljøverndepartementet, 1993). Vägarna in till Boden har inventerats och analyserats för att sedan delas upp i karaktärssträckor. Under inventeringen behandlades aspekter som skyltning, ljussättning, vegetation, utsikter, landmärken mm.

## Avgränsningar

Detta examensarbete behandlar endast de mest trafikerade vägarna in till Boden, riksväg 97 och väg 356. Gestaltningsprogrammet ska ses som riktlinjer för arbetet med infarterna och inte som ett fullständigt förslag. Eftersom Boden ligger i en del av landet där vintern är lång och med mycket snö är både landskapets sommar- och vinteraspekter viktiga att ha i åtanke.

# FALLSTUDIER

## Inledning

Genom att studera andra infartsprojekt, pilotprojekt och examensarbeten, blir det möjligt att skapa sig en bild av hur man tidigare har arbetat med planering och gestaltning av infarter. Vilken utgångspunkt har arbetet haft, vilka analyser har man använt sig av och vad har de gett, och vilka lösningar eller metoder för infartsproblematiken har arbetats fram?

Följande projekt har studerats:

- Bättre stadsinfarter exemplet Helsingborg
- Södra infarten till Sundsvall
- Göteborgsregionens infarter, Designprogram
- Entréer till byar på landsbygden i Svalövs kommun (examensarbete)
- Möte med staden (examensarbete)
- Fjellievägen – a city access road to Lund (examensarbete)
- Infarter och trafikplatser – E18 Västerås (examensarbete)

## Utgångspunkt

Utgångspunkten eller huvudfrågan i de studerade infartsprojekten har varit upplevelsen av mötet med en stad eller en ort. Projekten betonar vikten av att visa och framhäva stadens identitet och särart. Målet har varit en karaktärsfull och omväxlande infart som ger en tydlig och positiv bild av staden. I vissa av arbetena uttrycks även en strävan efter att infarten ska störa omgivningen så lite som möjligt. Syftet med arbetena har också varit att fungera som förebilder för andra infartsprojekt.

## Analyser

Kevin Lynchs teorier tas upp i många av projekten, men det är endast i ett fåtal arbeten som teorierna praktiseras i en analys. Några av dessa arbeten har analyserat bland annat hur våghierarkin ser ut, markanvändning, rumsstrukturer, rörelsemönster, målpunkter, riktningar och utblickar. Dessa har sedan använts som motiv för själva utformningen och designen av vägen och vägrummet.

Den vanligaste analysen är en karaktärsindelning som går ut på att dela in sträckan i olika rum. Rummens olika karaktärer definieras, dess värde beskrivs och problemområden ringas in. Den här typen av analys har genomförts i studierna över Helsingborg och Sundsvall, som också varit de främsta inspirationsskällorna för senare examensarbeten. I de flesta fall ges ingen bakgrund till hur man kommit fram till rumsindelningen, som mest troligt bygger på empiriska studier av vägmiljön. I ett av arbetena förklaras att rumsindelningen kom till genom en sammanställning av de olika analyser som gjorts (väghierarki, markanvändning, rumsstruktur, rörelsemönster, målpunkter, riktningar och utblickar).

Analys av stadens eller ortens identitet finns ofta inte presenterade. I vissa fall beskrivs identiteten kortfattat i förklarande punkter medan sådan information helt saknas i andra fall. De delar som kan uppfattas som analys av identiteten blir ofta en del av stycken som behandlar problematik och beskrivning. Avsaknaden av analys medför att förslagen inte får en tillräckligt tydlig koppling till platsen.

## Lösningar och metoder

De åtgärder för infarternas problem som projekten presenterar kan delas upp i ett antal punkter. De punkter som återfinns hos nästan alla projekt är vegetation, belysning, skyltning och vägutformning. Genom att arbeta medvetet med dessa aspekter ska de karaktärer som presenterades i analyserna förstärkas så att infarten blir mer attraktiv. Utöver de fyra punkterna tas även behovet av planering av markanvändningen längs vägen upp i ett av projekten.

### Vegetation

Vegetationen utgör ofta väggarna i vägrummet och styr vad trafikanten ser av omgivningen. Vild granskog, hagmark eller en strikt allé ger helt olika karaktär till vägrummet, och genom ett medvetet arbete med vegetationen kan intrycket av infartens karaktärsområden förstärkas.

### Belysning

Under den mörka tiden av året är det i huvudsak belysningen och ljussättningen som avgör vad resenären längs vägen ser och inte ser. Genom att låta vissa vägpartier vara mörka framträder det som belyses desto tydligare. Med en medveten planering av ljus längs infarten skapas möjligheter för en scenografisk upplevelse av vägen.

### Skyltning

Infarter karaktäriseras ofta av en ymning skytflora som ger ett mycket stökigt intryck. Med en medveten planering, en skyltplan, går det att undvika att skyltarna skymmer utsikter, försämrar orienterbarheten eller stjälar alltför mycket uppmärksamhet.

## Vägutformning

Uformningen av vägen, dess bredd, diken, mittremsor, beläggning, räcken och andra detaljer påverkar upplevelsen av vägrummet på nära håll.

### Helhet

Alla aspekter slås slutligen ihop till en helhet och markerar tillsammans den övergång som mötet med staden består i. I projekten har man bland annat arbetat med att minska vägrummet ju närmre stadens centrum man kommer, att ge vegetationen en mer utpräglad parkkaraktär eller annan mer stadsmässig utformning av texbroar och ljussättning. Ibland förstärks även känslan av att vara ute på landet genom att dölja delar av staden för att få ett mer effektivt möte längre fram. Man har även försökt anpassa vägen till det område den går genom och utforma den så att hastighetsbegränsningen känns logisk och naturlig. Genom att minska vägbredden, använda sig av en lägre och mer stadsmässig belysning och låta vägens formspråk möta gatans kan man minska den motorvägs-känsla som ofta präglar infarterna. I många av arbetena eftersträvas också att skapa en väg som känns trygg och lättorienterad. Genom att rensa bland skyltar och stolpar, dölja eller lyfta fram olika byggnader, korsande vägar etc förenklas orienteringen inom vägrummet.

# FALLSTUDIER

# Slutsats

Infartsprojekten fungerar i vissa fall som ett enskilt gestaltningsprojekt längs en väg. I andra fall försöker man arbeta vidare och skapa ett slags program för gestaltningen av vägarna eller infarterna i en hel stad. För att uppnå den helhetssyn som eftersträvas i ett sådant program krävs samarbete över förvaltningsgränserna, både mellan olika kommunala förvaltningar och mellan kommunen och Vägverket, vilket också poängteras i flera av studierna. Programmet fungerar då som en gemensam referensram för alla inblandade, och blir ett stöd i det fortsatta arbetet med infarterna.

Målet för infartsprojektet är generellt sett att skapa infarter som är karaktärsfulla, intressanta och omväxlande och som ger en tydlig och positiv bild av staden. Genom infarterna vill man visa och framhäva stadens identitet och särart. Orts- eller landskapsanalysernas betydelse som metod för att tydliggöra dessa specifika särdrag är mycket viktig. Den analysfas som ligger till grund för förslagen eller lösningarna har dock ofta givits alltför lite utrymme för att få en god förståelse för förslagen.

att närma sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig BODEN att  
närma sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig BODEN att nä  
rma sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig BODEN att närma  
sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig

att närma sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig BODEN att  
närma sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig BODEN att nä  
ma sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig BODEN att närma  
sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig



# ANALYSMETOD

## Inledning

Analysens betydelse för landskapsarkitektens arbete är grundläggande. Genom analyserna kan man bland annat urskilja platsen eller stadens naturgivna föutsättningar, spåren efter historien och de bakomliggande orsakerna till den karaktär vi finner idag. Utifrån denna kunskap blir det möjligt att se hur de nya strukturer som skapas eller redan finns i stad och landskap kan förankras i de gamla. Utan analysen som grund finns det risk att vi skapar miljöer som så att säga svävar helt fritt, utan förankring i vare sig historien eller den lokala identiteten. Genom att låta analyserna vara en del av själva projektet ger man möjlighet, inte bara för sig själv utan också för andra, att få en djupare förståelse för ortens karaktär och identitet. Ett verktyg som hjälper oss att få kunskap om en Orts karaktär och dess bakomliggande utvecklingsmekanismer är Ortsanalysen.

## Ortsanalysens bakgrund

Ortsanalys är ett heltäckande begrepp för ett stort antal analysmetoder, där de flesta metoderna bygger på äldre analystraditioner. I Ortsanalysen ingår och kombineras allt från visuella till naturvetenskapliga metoder. Här följer en kortfattad genomgång av analystraditioner som legat till grund för utvecklingen av Ortsanalysen.

### Naturvetenskaplig

De tidigaste försöken att mer systematiskt bedöma naturförutsättningarna för stadsutveckling började på 1960-talet. Denna metod kallas den naturvetenskapliga och utvecklades under 1970-talet, med den amerikanska boken "Design with Nature" som främsta inspirationskälla. Tanken var att genom rationell analys av naturgeografiska och ekologiska fakta komma fram till en "objektiv" bild av vilka värden som finns och var ny bebyggelse, vägar etc ska lokaliseras. Idag används naturvetenskaplig analys ofta som en del i andra analyser.

### Arkitekturhistorisk

Metoden bygger på att genom studier av den befintliga bebyggelsen, hur den är utformad och vilken tid den kom till, avgöra vad som är värt att bevara och hur man ska anpassa ny bebyggelse till den gamla. Viktiga föregångare till denna typ av analys är Balgårds undersökning av stadskaraktär och anpassning av ny bebyggelse i bevarandeområden och Michael Triebs analys av medeltidsstaden Lübeck.

### Visuella analysmetoder

Dessa analysmetoder tar sin utgångspunkt i det som är visuellt observerbart för att kartlägga kvaliteter i omgivningen. Platser beskrivs som en bild med olika begrepp som skala, struktur, rumslig-

het mm. Liksom en tavla kan den visuella helheten ses som gestalt och komposition. En av inspirationskällorna har varit boken ”The Concise Townscape” från 1959. Där förmedlar Gordon Cullen upplevelsen av en vandring genom en medeltida stadskärna med hjälp av skisser. Han använder sig av begrepp som rörelse, plats och innehåll. En annan inspirationskälla är Kevin Lynchs ”The Image of the City” från 1960. Lynch etablerade begrepp som stråk, gränser, områden, landmärken och knutpunkter, alla numera flitigt använda. Analysen baseras på intervjuer av hur stadsinvånarna uppfattar och använder sin stad.

## Strukturalism

Under 1960-talet försökte man även finna metoder för att beskriva arkitekturens ”inre, logiska sammanhang”. Genom att hitta principer bakom det konkreta uttrycket försökte man förklara platsens utformning utan att bedöma eller värdera den. Arbetssättet är naturvetenskapligt grundat och tyngdpunkten ligger i att beskriva en Orts strukturella drag.

## Dekonstruktivism

Metoden kom till under 1980-talet och har tydliga drag från den strukturalistiska. Arkitekter som Eisenmann, Libeskind och Tchumi utvecklade en metod med utgångspunkt i ”the urban sprawl”, det stadsliv som människor måste leva i den ”sönderdelade” staden. Analysen försöker kartlägga strukturer som är lagda över varandra, och hur dessa stöter samman och påverkar varandra. Det är i mötespunkterna mellan olika strukturer som nya möjligheter uppstår.

## Fenomenologisk

Christian Norberg-Schulz har utarbetat en metod för att tolka ”platsens identitet”. Platsen beskrivs som den faktiskt framträder, som en helhet med rumsstruktur, och inte analytiskt uppdelad

i kategorier. Det finns tre grundläggande mänskliga behov som relaterar sig till platsen – orientering, identifikation och minne. Tillsammans beskriver de hur man använder sig av platsen både spontant och hur den uppfattas som helhet. Helheten omfattar både naturgivna och människoskapade delar och det är samspelet mellan dem som är viktigast att tolka i analysen.

## Ortsanalys (Stedsanalyse)

Stedsanalyse är en norsk metod som togs fram för att kunna beskriva städer och tätorters karaktär som underlag i olika planeringsfrågor. Vid utbyggnad och förändring av flera norska orter hade det lagts ned lite omsorg. Orterna hade blivit fula och förlorat stor grad av sin karaktär och identitet. De hade mist sitt inre sammanhang och ny bebyggelse, gator och vägar kom till utan större hänsyn till omgivningen och de kulturhistoriska värdena. Metoden kom till under 1990-talet då Miljöverndepartementet gav ut en handbok, Stedsanalyse - innhold og gjennomføring, samt fyra rapporter med exempel på tillämpningar. Metoden har visat sig vara mycket användbar och engagerar såväl politiker, planerare som allmänheten, dvs de som bor och verkar på orten. Dess syfte är att ge en ökad förståelse för ortens förutsättningar och bilda underlag för diskussioner om samhällets utveckling. Analysen ska omfatta minst fyra huvudteman. Man kan även ta in andra teman, beroende på problemställningen för det aktuella projektet.

De fyra huvudteman är:

*Historisk utveckling* – händelser och utvecklingsspår och hur de har medfört förändringar i ortens fysiska form. Det kan vara tex naturgivna förhållanden, en brand eller offentliga planer. Den historiska utvecklingen kan ”läsas” i landskapet och bebyggelsen.

# ANALYSMETOD

*Natur och landskap* – i analys om en plats fysiska form är landskapet överordnad. De naturgivna elementen som berg, jordarter, hav, sjöar, klimat, flora och fauna skapar tillsammans förutsättningarna för ortens liv.

*Bebyggelsestruktur* – de geometriska principer som bebyggelsen är inordnad efter tex rutnätsstaden. Bebyggelsestrukturen påverkas dessutom av olika yttre faktorer, framför allt de kommunikationslinjer som går genom staden. Gator, vägar och järnvägar kan ibland vara mer dominerande än byggnader.

*Byggnader och andra betydelsefulla element* – deras placering i förhållande till varandra har stor betydelse för stadsbilden. De fungerar även som viktiga historiska källor och visar spår av social och kulturell karaktär tex kyrkan eller rådhuset.

I detta examensarbete används ortsanalysen främst för att urskilja vad som kännetecknar Bodens karaktär och identitet.

## Karaktärsanalys

I detta examensarbete har förutom den övergripande ortsanalysen, även en karaktärsanalys använts. *Karaktärsanalys av infarterna* går ut på att genom empiriska studier dela upp vägen i olika karaktärsområden med vissa gemensamma kännetecken. Metoden är till största delen en visuell analysmetod och resultatet bygger på utförarens erfarenheter och kunskaper.

## Presentation av Boden

### Kommunen

Bodens kommun ligger centralt i Norrbottens läns kustland, precis där Lule älv trängs ihop och blir som smalast, ca 3,5 mil innanför kusten. Här bor ca 28 000 personer på en yta av 4500 kvadratkilometer. Kommunens huvudort är Boden som ligger mitt i kommunen. Boden är en småstad med en tradition som bygger på det offentliga samhället. Försvaret och sjukvården har i nästan hundra år varit det som karaktäriserat staden.

### Näring

I Boden arbetar en hög andel av de sysselsatta inom offentlig förvaltning, 8 av 10 personer återfinns inom tjänsteproducerande företag. De största arbetsgivarna är Bodens garnison och Bodens kommun. I övrigt domineras näringslivet av småföretag där en stor andel av dessa är tjänsteföretag. Den tillväxt som sker i form av nya företag och arbetstillfällen finns nästan uteslutande inom tjänstesektorn.

Det mest kännetecknande för Boden och det som gjort staden till vad den är idag är järnvägen, försvaret och sjukvården.

### Järnvägen

I slutet av 1800-talet kom järnvägen till Boden och i och med den en blomstrande handel och utveckling av staden. Boden utvecklades till en järnvägsknutpunkt, här korsas Norra stambanan med Malmbanan, den för Norrbotten så viktiga länken mellan järnmalmsgruvorna i Malmfälten och utskeppningshamnarna i Luleå och Narvik.

### Försvaret

Järnvägen och läget vid Lule Älv var helt avgörande för beslutet om att anlägga ett militärt befästningsverk i Boden. Fästningsbygget startade 1901 och efter det började eran av Boden som Sveriges största och viktigaste militärstad.

### Sjukvården

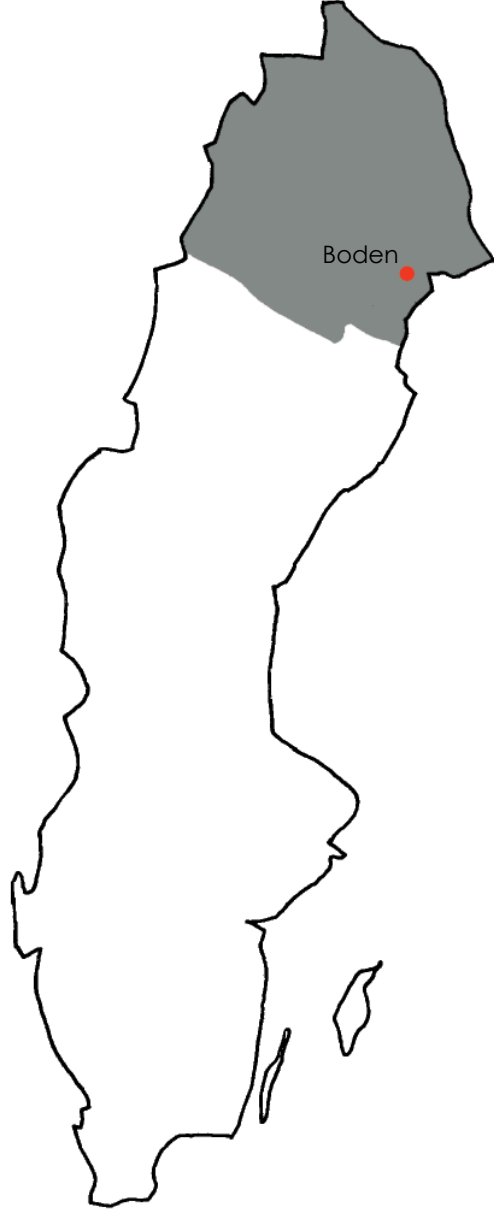
Som en följd av militärens satsning i Boden etablerades 1907 Garnisonssjukhuset. Så småningom påbörjades ett samarbete mellan landstinget och försvaret som kom att betyda mycket för utvecklingen av den Norrbottniska sjukvården.

Idag har centrallasarettet flyttat ca två mil mot Luleå och stora nedskärningar har skett inom försvaret. Trots detta är Boden fortfarande Sveriges militära utbildningscentrum men ur det offentligt präglade samhället håller ett nytt Boden på att växa fram. Nya företag startar och befintliga växer, en del baserade på försvar och sjukvård.

### Landskap

Boden låg efter inlandsisens tillbakagång helt under havsytan, några enstaka toppar stack upp och bildade skärgårdens öar. Idag ligger Boden på gränsen mellan ett älv- och skogslandskap och ett kustlandskap. Boden karaktäriseras av närheten till vattnet, med Luleälven som en vandrande ryggrad genom kommunen, omgärdad av bergen och skogarna. De lägre delarna består av gamla delta- och havsavlagringsområden där de flesta har eller fortfarande nyttjas som odlingsmarker.

# BODEN



att närma sig BODEN att närma sig BODEN att  
närma sig BODEN att närma sig BODEN att när  
ma sig BODEN att närma sig BODEN att närma  
sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig

## Infarternas problem

Infarterna till Boden fungerar som en slags ”entré” och är det första intryck av staden man får som resande längs vägen. För långväga trafikanter kan upplevelsen och vägen vara avgörande för om man stannar till eller kör förbi. Eftersom många av de boende i Boden pendlar till Luleå fungerar riksväg 97:s infart inte bara som en väg för långväga trafikanter. Den är även den väg som många bodensare färdas längs varje dag och är även den miljö de möts av på väg hem.

Infarterna till Boden, riksväg 97 och länsväg 356, brottas med olika slags problem. Liksom de flesta andra infarter till svenska städer är vissa av dem anonyma och intetsägande och de särdrag som gör att man förknippar dem med just Boden är otydliga. Infarterna saknar egentligen inte särdrag och identitetsskapande element, men dessa ligger ofta dolda eller upplevs allt för svaga.

Riksväg 97 från Luleå är den mest trafikerade infarten och det är också denna infart som har de största problemen. De andra vägarna in till Boden har mindre trafikmängder och har därför inte heller i lika stor utsträckning drabbats de problem som ofta kännetecknar städernas infarter. Riksväg 97 präglas av en upplevelse av ”baksida” med lagerlokaler, industritomter, reklamskyltar och en slybevuxen järnvägsbank invid vägen.

Riksväg 97 går i rak sträckning ända in till Bodens centrum där den får ett mycket plötsligt möte med stadens gatunät. För trafikanten upplevs vägen närmast ”rusa” in mot centrum, eftersom övergången från landskapets väg till stadens gatunät och formspråk är otydlig.



Infarten längs riksväg 97 från Luleå är på sina ställen anonym och intetsägande.

Bodens kommun har på senare år visat ett stort intresse för att arbeta aktivt med utformningen av infarterna och lyfta fram stadens särart. Förslag på en slags port som markerar entrén till Boden har diskuterats, och man arbetar även med olika utsmyckningar av vägrummet, till exempel i cirkulationsplatser. Det finns dock inga förslag som behandlar vägen, orten och landskapet som en helhet.



# ORTSANALYS

## Inledning

I det första mötet med en ort eller en stad skapas alltid en bild eller en upplevelse av dess karaktär. Man får en känsla av vad man upplever är stadens identitet, och denna känsla är ibland svår att ge en objektiv förklaring till. Med ortsanalysens hjälp undersöks de bakomliggande orsakerna till ortens specifika särdrag. Ortsanalysen fungerar på detta sätt som ett slags bevis eller förklaring till den upplevda karaktären.

I ortsanalysen över Boden har följande kategorier analyserats: *Natur och landskap*, *Historik*, *Stadens fysiska utveckling*, *Bebyggelsestruktur*, *Byggnader och andra betydelsefulla element* samt *Trafikstruktur*. Kategorierna utgår från rekommendationer i handboken Stedsanalyse, men vissa förändringar har gjorts för att bättre passa detta projekt. Kategorin *Trafikstruktur* har lagts till samtidigt som den historiska analysen har delats upp i två rubriker. *Trafikstrukturen* är en viktig del i analysen då projektet handlar om Bodens infarter och till största del berör vägar. *Historik* berättar om viktiga historiska händelser medan kapitlet *Stadens fysiska utveckling* ger en förklaring till vilka konsekvenser dessa händelser fått för utvecklingen av stadens fysiska form.

*Natur och landskap* visar hur området är uppbyggt rent topografiskt, varför det ser ut som det gör och hur detta har påverkat stadens tillkomst och utveckling. Analysen baseras på litteraturstudier.

*Historik* tar upp viktiga händelser som påverkat stadens utveckling, exempelvis större etableringar och byggprojekt. *Stadens fysiska utveckling* visar hur staden genom årens lopp brett ut sig på platsen. Kategorin ger en förklaring till vilka konsekvenser de historiska händelserna fått för utvecklingen av stadens fysiska form. Analysen bygger på studier av historiska skrifter, kartor och berättelser.

*Bebyggelsestruktur* delar in staden i olika områden efter vilken bebyggelsestyp som är kännetecknande. Indelningen grundar sig både på historiska fakta och egna erfarenheter.

*Byggnader och andra betydelsefulla element* beskriver vilka byggnader etc som spelar en betydande roll för stadens karaktär. Analysen utgår från begrepp ur Kevin Lynchs teorier.

*Trafikstruktur* beskriver trafik aspekter som påverkar utformningen av vägen, exempelvis hur de olika vägarna används, trafikmängder mm. Analysen baseras på Bodens kommuns egna siffror och Förstudie 2004.09.

Genom att sammanställa hur de olika kategorierna har format eller påverkat staden bör man kunna utläsa vad som är stadens ”kod”, vad som särskiljer den från andra städer, samt vad man bör värna om vid fortsatt utveckling och planering.



## Natur och landskap

### Geologi

Den fasta berggrunden i trakterna kring Boden utgörs av urberg som här består av yngre granit och pegmatit. Den dominerande jordarten är morän, som självt inte bildar några landformer utan följer den ursprungliga berggrunden. Moränen är framförallt normalblockig även om det här och var också förekommer en blockfattig morän.

### Topologi

Grunden till landskapet påbörjades långt före nedisningen, då de forna älvarna bildade sina fåror i harmoni med berggrundens uppbyggnad. Genom vittring och vattnets eroderande verkan uppkom dalgångar och enstaka berg.

Det landskap vi ser idag har i huvudsak skapats av isen tryck och rörelser samt isälvarnas avlagringar som har utjämnat terrängens topografiska skillnader. Dagens älvfåror har sitt ursprung i de fåror som isens smältvatten grävde på sin väg mot havet. Åsar, rundslipade hållar, sanddyner och flyttblock är påtagliga spår efter isen. Med en landhöjning på nära 1 cm om året påverkar isen det Norrbottniska landskapet än idag.

När isen så småningom smälte och landet åter började höja sig låg kustlinjen ca 200 meter högre än dagens kustlinje. Luleälven hade då sitt utlopp i Bottenviken högt ovanför dagens Boden. Vid älvmynningen bildades ett delta som allteftersom förflyttades längre och längre ut i takt med att sediment avlagrades och landet höjde sig. De lägre liggande områdena kring Boden består idag alltså av gamla delta- eller havsavlagringsområden.

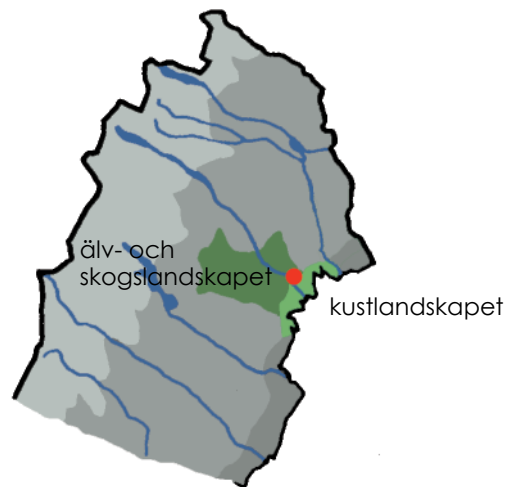
Under isavsmältningen påverkade de glaciala haven landskapet avsevärt. Kalottbergen omkring Boden visar tydligt var havets yta en gång varit. Vågorna har sköljt bort moränen på bergens sidor medan den ligger kvar på toppen. De berg som helt låg under högsta kustlinjen har utsatts för kraftig svallning under landhöjningen vilket medförde att berggrunden blottades på bergstoppar och i sluttningar.

### Landskapstyper

Landskapstyper inom Bodens kommun kan delas in i två huvudkategorier: älv- och skogslandskapet samt kustlandskapet. Kustlandskapet med kustslätterna och skärgården sträcker sig 3-4 mil inåt landet med småkuperad terräng och en höjd på 5-20 meter över havet. Älv- och skogslandskapet har en bergkullterräng som börjar strax söder om Boden. Bergkullterrängen kännetecknas av tätt liggande skogsbeklädda berg med höjder upp till 300 meter över havet.

Boden ligger i älv- och skogslandskapet på gränsen mot kustlandskapet, belägen vid Luleälvens strand och omgiven av berg och skogar. Hela kommunen präglas av närheten till vattnet med Luleälven som en naturgeografisk ryggrad. Älvens dalgång är inom kustområdet förhållandevis flack, i höjd med Boden trängs dalgången dock ihop mellan de tätt liggande bergen och längre upp blir den trång med branta sidor. Området präglas av älvdalens breda och delvis odlade sedimentterrasser.

# ORTSANALYS



De två landskapstyper som finns i närheten av Boden är älv- och skogslandskapet och kustlandskapet.

Natur och landskap



### Bodens grönstruktur

Älven och bergen är det mest utmärkande landskapsdragen kring Boden. Staden begränsas i väster av Luleälven, i öster av Svartbyträsket och i norr av Bodträsket och Buddbyträsket. Bortanför vattnen reser sig bergen som en krans av höjder kring staden i form av bland annat Degerberget, Gruvberget, Åberget, Rödberget, Gammelängesberget, Paglaberget och Vittjärvsberget. Utsikter mot öppna vatten och skogsbeklädda berg förekommer främst i utkanten av staden men även i begränsad utsträckning i dess inre delar.

De gröna stråken inne i staden följer oftast vattnet såsom å-promenaden från kyrkan ner längs Bodån och stråket runt Bodträsket förbi Bränna strand. Sveavägen utgör med sina alléer en viktig grön korridor med gamla ridvägar vilka idag fungerar som GC-vägar på båda sidor om vägen. Även travvägarna längs riksväg 97 fungerar som gröna stråk i staden.

Outnyttjade gröna områden som inte är parkmark finns i smala remsor längs riksväg 97 mot Luleå och som större ytor invid Bodentravet, längs Travbaneleden, Norrbottensvägen och Garnisionsgatan samt i anslutning till de militära områdena. Vissa områden ligger outnyttjade på grund av sitt läge intill störande verksamheter som industrier och järnväg.



Ett av de många berg som omger Boden.

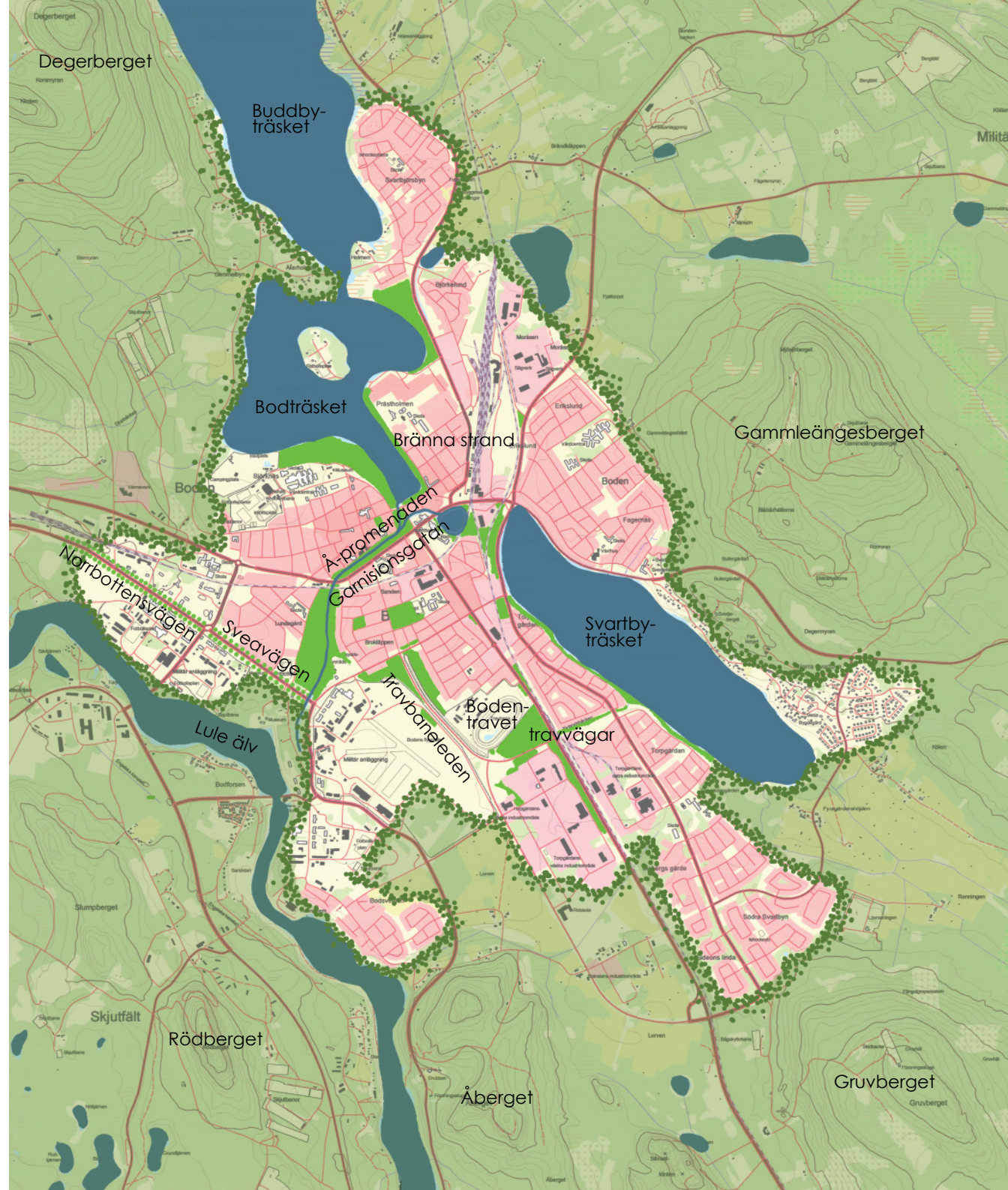


Travvägarna är ett grönt stråk utmed riksväg 97 från Luleå.



# ORTSANALYS

Bodens grönstruktur





## Historik

### Boden från äldsta kända tid

För ca 7000 år sedan fanns sydväst om Boden en skyddad havsvik där fångstfolk hade en liten boplats för att fiska och jaga säl. Boplatsen som är den hittills äldsta undersökta i Norrbotten, ligger nu ca 100 meter över havet vid sjön Alträsket utanför Boden.

År 1539 hittar man för första gången namnet Bondebyn, som Boden då benämndes, i en riksskattelängd. (<http://www.upplevboden.nu/se/boden/historia/>) Enligt en tabell över befolkningen i Överluleå för år 1559 upprättad av G. Huss hade Bodeby då 7 hemmansägare och 45 invånare. Samer fanns dock i området sedan lång tid tillbaka. Fram till 1700-talets slut låg invånarantalet stadigt på omkring femtio personer. Jordbruket var den viktigaste näringen och därutöver fanns binäringar som laxfiske och jakt men även kolning och tjärbränning. (s 27, G Dyrssen, Bodens stad 1919-1943 jubileumsskrift, 1943)

### 1800-talets utveckling

I början av 1800-talet ökade invånarantalet och byn Boden började få en viktigare ställning. Antalet invånare uppgick år 1805 till 115 personer. Samma år fick Boden sin första hantverkare, sockensmeden Boman. Eftersom hantverkare var sällsynta besökte många Boden för att få diverse smidesarbeten utförda. År 1825 beslutades att kyrkan skulle förläggas till Boden "såsom belägen i medelpunkten av de bördigaste och mest befolkade byarna inom det nya pastoratet". I samband med kyrkan byggde landsbygdsbor upp ett stort antal kyrkstugor för övernattningsuppe på Kyrckläppen.



Överluleå kyrka med kyrkstugor belägen uppe på Kyrckläppen, tidigt 1920-tal.



Norrbottens första folkskola som startades under åren 1896-1898 finns kvar än idag.

# ORTSANALYS

Driftiga affärsmän insåg snart att det fanns goda förutsättningar för handel och hantverk i Bodens nyblivna kyrkosamhälle. Förutom den fasta befolkningen kom folk från landsbygden till byn på lördagar för att närvara vid söndagens gudstjänst. Den första marknaden i Boden hölls 1835. (G Dyrssen, Bodens stad 1919-1943 jubileumsskrift, 1943)

På 1830-talet började postgången mellan Gammelstad-Luleå och Boden samt mellan Boden och Jokkmokk. Genom den ökande samfärdseln upp efter Lule älvdal kom Boden att bli en allt centralare plats. Tingshus och häradshäkte uppfördes och en fattigstuga inrättades. Vidare beslutades att den blivande folkskolan skulle förläggas till Boden. År 1863 fick Boden sin första läkare.

När malmtillgångarna i Kiruna och Gällivare upptäcktes fanns ett stort behov av lämpliga fraktvägar för malmtransport till Luleå. Det effektivaste sättet att frakta malmen var på pråmar längs Luleälven. På vissa ställen försvårade dock strida forsar transporten och för att komma förbi dessa behövde kanaler byggas vid sidan om forsarna. Arbetet med den första kanalen vid Edefors började 1864 och bredde arbete för många av ortsborna men även folk utifrån. I juni 1865 uppgick arbetsstyrkan till 2000 man. De goda arbetsförtjänsterna gav omsättning för handlare och hantverkare i Boden och handeln utvecklades. Året därpå blev det missväxt och de goda tiderna försämrades. Kanalkonsortiets pengar tog slut och arbetet med kanalen ställdes in.

I och med befolkningsökningen under bygget med kanalen ökade trycket på utbildning i Boden. Under perioden 1896-1898 startades Norrbottens första folkhögskola, som då var belägen där vi idag finner idrottsplatsen Hildursborg.



Handeln blomstade i Boden. Annons ur Bodentidningen 1899.

### Boden växer – järnväg och militär

Efter nödåren 1867-68 dröjde det några år innan ekonomin hämtade sig. År 1878 väcktes förslag om en järnväg från Bottniska viken till Riksgränsen förbi malmfälten vid Gällivare och Kiruna, för att få förbindelse med isfri hamn i Norge. Järnvägsbyggnationen bedrevs på högtryck och det första malmtåget ankom till Luleå 1888. Genom järnvägsförbindelsen med Luleå och Malmfälten inträdde en ny utvecklingsfas för Boden. Hantverk och handel blomstrade, byggnadsverksamheten tog fart och ansatser till industri visade sig. Folk flyttade in från skilda delar av landet för att pröva lyckan i det ”förlovade landet”.

Sverige hade under större delen av 1800-talet haft ett försvar baserat på centraförsvarsprincipen. I och med de förbättrade kommunikationerna i form av väg- och järnvägsförbindelser samt utvecklingen av telegraf och telefon fanns i slutet av 1800-talet förutsättningar för ett nytt så kallat periferförsvar. Detta innebar att förlägga försvaret så nära gränsen som möjligt, skyddat av en fästning, med goda järnvägsförbindelser och i anslutning till någon av de större älvarna. Boden visade sig ha de ideala förutsättningarna för lokaliseringen av denna typ av gränsförsvar.

Med de stora norrländska älvarnas flottningsleder och sågverk samt malmbrytningen i Gällivare och Kiruna, framträdde Norrlands betydelse för landets ekonomi allt tydligare. För att skydda Norrbotten och dess malmfält mot Ryssland i öster var byggandet av en förråds- och spärrfästning av största vikt. År 1900 kom en stadsverksproposition, som motiverade ”den tvingande nödvändigheten av en fästning i Boden”.



Bodens järnvägsstation i början av 1910-talet.



Militärens försöksmobilisering på I19:s exercisfält 1912.



# ORTSANALYS

1897 hade Boden upphöjts till municipalsamhälle. Bodens Järnvägsverkstad började sin verksamhet samma år och kom att få ett stort värde för Överluleå kommun och Boden. Genom militärens ankomst till Boden, utökningen av personalen vid järnvägsverkstaden och järnvägens betydelse i övrigt ändrade samhället struktur. Det blev tydligt att municipalsamhället skulle komma att bli en mycket kort övergångsform till erhållande av stadsrättigheter.

## Boden stad under 1900-talet

På våren 1901 började det stora arbetet med anläggandet av Bodens fästning och en snabb utveckling inom alla områden i samhället följde. Vägnätet kring Boden utvecklades genom att vägar röjdes till de blivande fästena, och i själva municipalsamhället uppfördes affärer, banker, biografen och bostäder. 1907 var stora delar av de militära institutionerna färdigställda och fästningen färdigbyggd och Norrbottens regemente förflyttades till Boden. Den 1 januari 1919 fick Boden stadsrättigheter och blev stad.



Kungsgatan mot järnvägsstationen, tidigt 1900-tal.



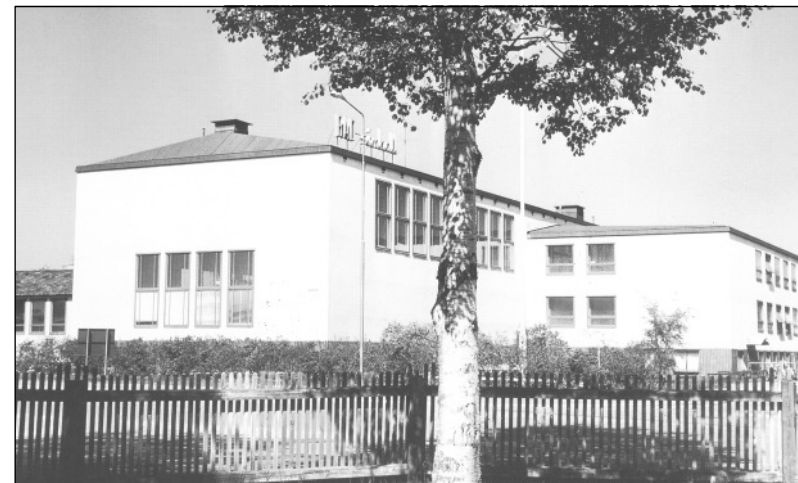
Stadens affärscentrum vid mitten av 1960-talet.

I samband med militärens ankomst till Boden uppfördes 1911 ett mindre garnisonssjukhus. Till en början var det allmänna och det militära sjukhuset två skilda delar, men 1917 fattades beslut om en modernisering till ett allmänt sjukhus där det civila och militära skulle samarbeta. Garnisonssjukhuset utökades under 30-talet, men under 40-och 50-talet minskade dock det militära vårdbehovet markant. På grund av detta ställdes sjukhuset istället till landstingets förfogande och kom att nyttjas och utvecklas till centrallasarett i Norrbottens län. Det nära samarbetet mellan landstinget och försvaret har varit mycket betydande för utvecklingen av den Norrbottniska sjukvården. Fram till 1990 hade sjukhuset sitt säte i Boden innan det flyttades ut till Sunderbyn mellan Boden och Luleå.

Utvecklingen i Boden och Sverige i övrigt bidrog till att bostadsbyggandet i staden under åren 1940 till 1960 ökade markant. Moderna villor-, hyres- och affärshus uppfördes och ett antal gemensamhetsanläggningar som till exempel badhus, Björknäsullen och Hildursborg byggdes.



Det nyanlagda egnahemsbostadsområdet Erikslund 1945.



Bodens första badhus invigdes 1951.

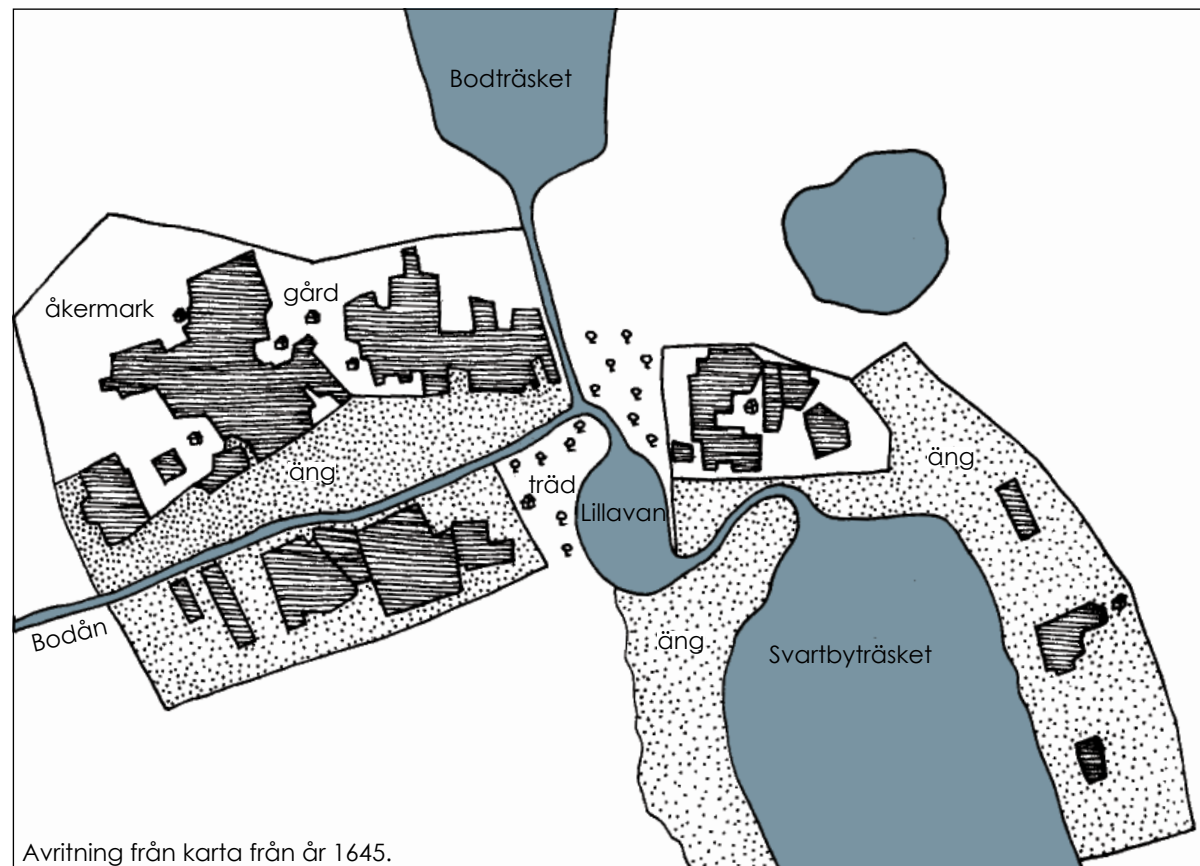
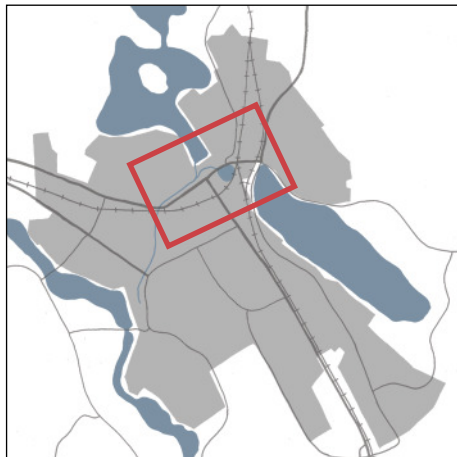
# ORTSANALYS

## Stadens fysiska utveckling

### 1600- 1700-tal

Det område strax norr om Bodån, som idag utgör Bodens centrala delar, var redan på 1600-talet bebyggt med hus. 1645 fanns åtta hemman i området. Eftersom vägar saknades var det vattendragen

som var de viktiga transportlederna och därför låg också gårdarna samlade längs ån. I anslutning till husen låg den odlade marken och där utanför fanns slåtterängar.



Avritning från karta från år 1645.

## 1800-tal

I mitten av 1800-talet låg gårdarna liksom tidigare spridda i huvudsak på norra sidan av Bodån och med den brukade marken runt omkring. Mellan husen och gårdarna hade det uppkommit stigar och mindre vägar, men då marken i och med Laga Skifte delades upp mellan bönderna kom vägarna att ledas om så att de följde de nya ägo gränserna. Stäckningen för dagens Drottninggatan och Kungsgatan kan spåras i ägo gränserna på kartan från 1846. När kyrkan byggdes uppkom en rak väg, dagens Kyrkgatan, som ledde från själva byn upp mot kyrkkläppen. Över Lillån fanns i mitten av 1800-talet ingen bro, men genom de två broarna över Bodån underlättades ändå kommunikationen tvärs över ån. Enligt publikationen *Kvarteren längs Kungsgatan och Drottninggatan mellan Kungsbron och Lundagård* fanns dessutom ytterligare en bro, ”Prästgårdsbron” vid Räfnäset som ledde över till Bodåns västra sida och gamla vägen mot Luleå, vilken troligtvis är dagens Åbergsleden. Denna väg, som följde Luleälven och Bodån in mot Boden, låg utanför det kartblad som visas här.

# ORTSANALYS





## Sekelskifte

I slutet av 1800-talet kom järnvägen till Boden och en snabb expansion följde. Järnvägsstationen kom att förläggas en bra bit öster om Bodån och blev ändpunkten för Kungsgatan. På kartan över Boden stad från 1909 har bebyggelsen på Bodåns östra sida ökat betydligt som en följd av stationens placering där. När militären kom till staden och lade anspråk på områdena i väster hamnade de två viktigaste stadsbildande faktorerna – järnvägsstationen och de militära institutionerna – mycket långt ifrån varandra. Längs förbindelselänken mellan dem växte samhällets huvudsakliga bebyggelse upp. Affärer, banker, biografer och bostäder blev förlagda utefter de två huvudgatorna Kungsgatan och Drottninggatan, och man fick ett centrum vid ”Wallströms hörna”, nuvarande Åhléns. Bebyggelsen skedde efter Bodens Stadsplan fastställd 1904, som med sina breda, räta gator och djupa rätvinkliga kvarter inte tog särskilt stor hänsyn till topografi och äganderättsgränser. Än idag kan man utläsa det typiska rutnätsmönstret från denna tidiga stadsplan i stadens mest centrala delar.

Det är troligt att det i samband med militärens etablering i stadens västra delar blev omöjligt att behålla den gamla infarten in till Boden. Vägen mot Luleå gick i 1900-talets början snett ner mot järnvägen i öster och hade ungefär samma sträckning som dagens Läroverksgatan. Namnet kan spåras till Bodens folkhögskola som låg strax intill.

# ORTSANALYS





## 1900-tal

1932 fastställdes en ny stadsplan på grund av de brister som fanns i den första planen. I den nya planen följde gatorna befintlig mark och kvarteren var inte längre helt fyrkantiga. Vid denna tid kom också den tekniska utvecklingen av motordrivna fordon att påverka planutformningen. De rätvinkliga gatorna och kvarteren byttes ut mot båglinjer och avrundade eller avskurna kvartershörn. Breda gator delade upp staden i olika områden och skulle även fungera som brandskiljare. Vägarnas bredd var dessutom en gartering mot förväntade trafiktekniska problem. I funktionalismens anda delades staden upp i olika områden avsatta för olika ändamål. Här var staden strikt uppdelad i bostadsområden, industriområden, mark för idrottsliga- och kyrkliga ändamål och så vidare och varje område fick sina speciella stadsplanebestämmelser.

1941 beslöt stadsfullmäktige att revidera hela den gällande stadsplanen. Man eftersträvade en plan med bland annat; mindre djup på bostadskvarteren, mindre bredd på bostadsgatorna, fler parker, att områden för idrott- och lekplatser avsattes, att befintliga och nya industriområden tillräckligt avskiljdes från bostadsområdena, och att hänsyn skulle tas till befintliga skogsbestånd mm. (Bodens stad 1919-1943 jubileumsskrift, 1943) Redan här insåg man alltså vikten av att inte låta stadsrummet bli alltför ensartat och storskaligt.

Åren från mitten av 40-talet fram till år 1960 karaktäriserades av ett livligt bostadsbyggande. Vissa kvarter efter Kungs- och Drottninggatan sanerades och nya och moderna hyres- och affärshus uppfördes. Stadshuset byggdes liksom brandstation, församlingsgård och badhus. Polisstation om- och tillbyggdes, Sandeskolan, Parkskolan och Stureskolan uppfördes, det första Domusvaruhuset togs i bruk och stora hyreskvarter byggdes. Villabebyggelse uppfördes på Erikslund och så gott som hela Sandenområdet

bebyggdes. Björknäsullen påbörjades och projekteringen av idrottshallen på Hildursborg och Medborgarhuset började. (sid 884, Bodens kommun, från forntid till nutid, Ragnar Bergmark, 1980) Boden stad växte med andra ord så det knakade under denna 15-årsperiod. Med byggnader som stadshuset och Medborgarhuset är det tydligt att man också eftersträvade en stadsmässig karaktär på bebyggelsen.

På grund av den ökade trafiken på 50- och 60-talen rätades Lulevägen ut. På kartan från 1965 har nuvarande Lulevägen fått samma sträckning som den har idag.

## Dagens Boden

Utvecklingen av dagens Boden fortsatte under resten av 1900-talet, främst i form av byggandet av olika bostadsområden som Sanden, Erikslund och Södra Svartbyn, men även med uppförandet av fritidsanläggningar som Bodentravet, Björknäs camping och badhuset Nordpoolen.

Järnvägsstationen har idag fått en mindre central roll som platsen för mötet med Boden stad. Istället är det riksväg 97 som är den huvudsakliga ”porten” in till staden. Pendlingen mellan Boden och Luleå är stor och det finns också tendenser på en expansion i riktning mot Luleå, bland annat med ny villabebyggelse i Sävast.

I slutet på 1900-talet flyttades centrallasarettet ut till Sunderbyn och stora nedskärningar har även skett inom försvaret. Detta får givetvis konsekvenser för stadens fysiska form. Det gamla sjukhuset har rivits och många av de militära områdena kommer i framtiden att fylla nya funktioner. I glappet efter militären finns plötsligt möjligheter att utveckla både Boden stad och dessa kulturhistoriskt intressanta platser och byggnader till något nytt och spännande.

# ORTSANALYS



## Bebyggelsestruktur

Bebyggelsen i en stad kan delas upp i olika områden med någorlunda gemensamma kännetecken. Klassificeringen av områdena är en slags slutsats och bygger delvis på den historiska analysen men också på egna erfarenheter och lokalkännedom. I Boden kan man urskilja ett antal bebyggelseområden som genom sin struktur, skala och utseende kan särskiljas från varandra.

### Villabebyggelse

#### Villabebyggelse med äldre karaktär

Villabebyggelse med äldre karaktär består av äldre bostadshus uppblandat med ny villabebyggelse i 1 ½ till 2 våningar. De ligger ofta tätt placerade intill gatan och tomterna har varierande storlek med stora uppväxta träd. Husen har ofta traditionell träfasad



Bostadsområdet Björkelund har en äldre karaktär med husen placerade nära de slingriga gatorna.

och är slumpvist eller lite skevt placerade intill varandra. Gatorna saknar ofta struktur slingrar sig fram. Områdena kännetecknas av småskalighet.

Björkelund, Heden, (Bosvedjan)

#### Villabebyggelse med yngre karaktär

Villabebyggelsen med yngre karaktär består av lägre hus, oftast 1 ½ våning, på mindre tomter. Husen ligger ofta mycket strukturerat placerade, med samma avstånd, intill varandra och fasaderna består inte sällan av puts eller tegel. Även gatorna ligger i ett ordnat mönster vanligen som öglor eller rutnät. Områdena karaktäriseras av en enkel struktur och enhetlighet.

Torggärdan, Erikslund, Södra Svarbyn, Trångfors



Bostadsområdet Erikslund har en yngre karaktär med enhetliga fasader och raka gator.

# ORTSANALYS



Bebyggelsestruktur



## Gammal jordbruksbebyggelse

De gamla jordbruksbyarna är områden med lång kontinuitet som brukats sedan lång tid tillbaka. Husen ligger ofta spridda i närheten av vägen med de öppna markerna runt omkring. Bebyggelsen består av traditionella gårdar men har på senare år även fått vissa inslag av modern villabebyggelse.

Buddbyn, Sävast,



I den gamla jordbruksbyn ligger husen och gårdarna utmed den lilla byvägen.

## Industribebyggelse

Industriområdena kännetecknas av sina stora öppna ytor, reklamskyltar och anonyma husfasader, ofta bestående av plåt. Bebyggelsen har en slumpmässig struktur och ligger placerad för att lätt kunna nås från vägen. Ingen eller mycket liten vikt läggs vid skötsel av utemiljön.

Torpgärdan, Sågverk



En anonym industribyggnad i plåt omgiven av stora asfaltsytor.

# ORTSANALYS

## Flerbostadsbebyggelse

Flerbostadsbebyggelsen präglas av en gles struktur med flerbostadshus i tre till sex våningar. Undantagsvis ligger husen tätare som exempelvis på Sveafältet, men ofta har denna typ av bebyggelse många öppna ytor i form av parkeringar och gräsytor med enstaka träd.

Garnisionsgtan, Ugglegatan, Sveafältet,



Flerbostadshus i tre våningar med asfalterad parkering framför entreérna.

## Centrumbebyggelse

Bebyggelsen i stadens centrum präglas av rutnätsstrukturen från 1904 års stadsplan. Vissa av de gamla trähusen från sekelskiftet i tre våningar finns kvar men det är ändå i huvudsak variationen av byggnader från olika tider som präglar den centrala staden. Större flerbostadshus i tre till fyra våningar är vanligast, men i de mest centrala delarna skapar höghus som Folkets hus och stadshuset en känsla av storstadsmässig karaktär.



Centrumbebyggelse med blandade hustyper.

## Militärbebyggelse

Militärens institutionsbyggnader utmärker sig genom sin majestätiska uformning och struktur med hus som vänder sig ut mot vägen. De äldsta byggnaderna består av stora gula stenhus med värdiga entréplatser framför ingången och träd och trädtrader i anslutning till hus och betydelsefulla vägar. Annan militär bebyggelse utgörs av modernare, mindre karaktärsstarka byggnader såsom kontor, lagerlokaler, förråd och garage.



De pampiga militära byggnaderna med gul stenfasad vänder framsidan mot Sveavägen.

## Verksamheter

De områden som präglas av verksamheter har en gles och relativt låg bebyggelse, ofta med öppna parkeringsplatser i anslutning till kontor och handel. Byggnaderna har ofta en låg detaljutformning, är relativt storskaliga och anpassar sina fasader och skyltar för att lätt synas från vägen.



Verksamhetsbebyggelsen längs riksväg 97 är anpassad för att synas på håll med sina skyltar och flaggor.



# ORTSANALYS

## Byggnader och andra betydelsfulla element

## Landmärken

Ett landmärke är ett hus eller en byggnad som man kan orientera sig efter eller som är ett slags kännemärke för en stad eller en plats. Inne i Bodens centrum finns flera tydliga landmärken såsom det höga Folkets hus, punkthusen vid Bodån, Hildursborg och den säregna senapsgula byggnaden där Föreningssparbanken håller till. Järnvägsstationens svarta toppiga siluett och den vita kyrkan med sina kyrkstugor fungerar också som landmärken även om man inte passerar dem så ofta.

Längs infarterna till Boden är främst Degerberget och värmeverket som landmärken. Degerberget ligger i blickfånget av och till längs riksväg 97 från Luleå och framträder även när man befinner sig i staden. Värmeverket däremot ligger en bit utanför staden och är alltså ett landmärke på väg in mot staden längs länsväg 356 från Älvsbyn. Vid infartenas passage genom staden är kyrkan, punkthuset invid Bodån och Folkets hus viktiga landmärken.



Kyrkan är ett starkt landmärke i staden.



Degerberget fungerar som landmärke längs riksväg 97 från Luleå.

## Knutpunkter

En knutpunkt är en plats där människor samlas, möts och vistas. Den mest markanta knutpunkten är parkeringen vid Åhléns tillsammans med Medborgarplatsen. Platsen har sedan länge fungerat som en knutpunkt, tidigare under namnet Wallströms hörna. Även Bränna strand, Björknäsområdet fungerar som knutpunkter för sport och lek eller promenader vid vattnet. Sveriges nordligaste travbana - Bodentravet - är även det en viktig knutpunkt. Längs de större infarterna saknas, förutom Bodentravet, helt objekt som fungerar som knutpunkter för hela staden. Däremot kan man urskilja vissa knutpunkter för det begränsade området kring riksväg 97 söder om centrum som tex Max och ICA Kvantum.



Medborgarplatsen är en naturlig knutpunkt i centrum.



Bränna strand fungerar som en knutpunkt för utomhusaktiviteter.

# ORTSANALYS

- ★ landmärke
- knutpunkt
- ~~~~~ barriär
- stråk

Byggnader och andra betydelsefulla element





## Karaktärsskapande element

Utmärkande för Boden är bland annat den rika förekomsten av vatten kring staden. Även bergen som omgärdar Boden, och då särskilt Degerberget, ger också staden sin speciella karaktär. Ett annat karaktärsskapande element är alléer av björk, oxel, rönn och pil. Längs riksväg 97 fanns tidigare Sveriges längsta björkallé som dock höggs ner på 70-talet efter en dödsolycka. Idag är järnvägen ett viktigt karaktärsskapande element längs riksväg 97. Särskilt utmärkande för Bodens karaktär är de militära institutionernas vackra miljöer och byggnader. Stora delar av västra Boden upptas av militära områden och även om allt fler nu har tagits ur bruk finns de kvar som en påminnelse om svunna tider.



Björkalléerna är ett karaktärsskapande utmed stadens vägar och gator.



Bergen är ett karaktärsskapande element för landskapet kring staden.

# ORTSANALYS

## Barriärer

Den mest utmärkande barriären är järnvägen som med sina tre spår delar in staden i tre delar. Riksväg 97 från Luleå går i rak sträckning ända in i staden. Den är inte en lika kraftig barriär som järnvägen men de höga hastigheterna gör ändå vägen svår att passera och gör att den fungerar som en gräns. Delar av de militära områden kan också uppfattas som barriärer. Även om dessa inte direkt skiljer delar av staden från varandra så är många av dem otillgängliga och de är inte heller tillåtna att vistas på.



Järnvägen är den mest utmärkande barriären i och utanför staden.

## Stråk

De stora trafikstråken utgörs av riksväg 97, väg 356 och Sveavägen. Det viktigaste handelsstråket är Kungsgatan-Drottninggatan. Promenadstråken Bodån och Bränna strand knyts samman med gångstråket runt Bodträsket.



Det gröna promenadstråket längs Bodån.

## Trafikstruktur

### Vägnätets funktion

Huvudvägnätet i Bodens centralort är uppbyggt både av trafikleder med en övergripande och regional funktion, exempelvis väg 97 och väg 356, samt av vägar med mera utpräglade lokala funktioner. Väg 97 har funktionen infarts- och genomfartsväg samt även huvudgata i stadens trafikinät. Vägen följer Luleälvens dalgång och utgör en viktig förbindelse mellan kusten (E4, Luleå) och Norrbottens inland (väg 45, Jokkmokk). Väg 356 tillgodoser kopplingen till Älvsbyn och Niemisel och knyter samman de västra ytterområdena med stadens centrala delar. I Bodens centrum sammanfaller väg 97 med väg 356 längs Garnisonsgatan.

Ett viktigt stråk parallellt med väg 97 mot centrum består av Torpgårdsleden, Travbaneleden och Kyrkgatan. Öster om väg 97 går Gamla Lulevägen med en sträckning genom bland annat Torpgården och Södra Svartbyn. De nämnda huvudstråken kopplas samman i tvärled av bland annat Hermelinsgatan och Hedenbrovägen.

### Vägens samband med järnvägen

Riksväg 97 och järnvägen går längs en lång sträcka in mot Boden parallellt med varandra. Strax efter travbanan svänger järnvägen av och börjar där gå parallell med Gamla Lulevägen, som senare övergår i väg 356. Även från väster utgör järnvägen ett viktigt inslag. Från älvpassagen följer spåret här väg 356 till och från fram till järnvägsstationen.

Järnvägen är omöjlig att ta sig över på annat sätt än vid broar och korsningar och fungerar därför som en stark barriär mellan de områden den passerar. Planskilda korsningar mellan väg och

järnväg finns dels strax söder om centrum där väg 97 går på en bro över spåret samt längs Garnisonsgatan där vägen vid två ställen går under järnvägen. Placering av väg 97 och järnväg i så nära anslutning till varandra försvårar möjligheten att bygga planskilda korsningar med järnväg. Detta på grund av att planskilda korsningar kräver mycket utrymme, särskilt om de korsande vägarna ska anslutas till varandra.

### Trafikmängd

Ett strukturdiagram visar trafikmängderna för vägarna in till och genom Boden. Riksväg 97 från Luleå utmärker sig tydligt som den mest trafikerade sträckan med en årsdygnstrafik på mellan 7000 och 8600 fordon. De övriga vägarna in till Boden har förhållandevis lite trafik med värden på mellan tretusen och femtusen fordon.

Trafiken på vägarna 97 och 356 utgörs till övervägande del av lokal trafik. Enligt förstudien 2004.09 är den långväga genomfartstrafiken genom Boden tämligen liten, totalt cirka 750 fordon per dygn på samtliga vägar.

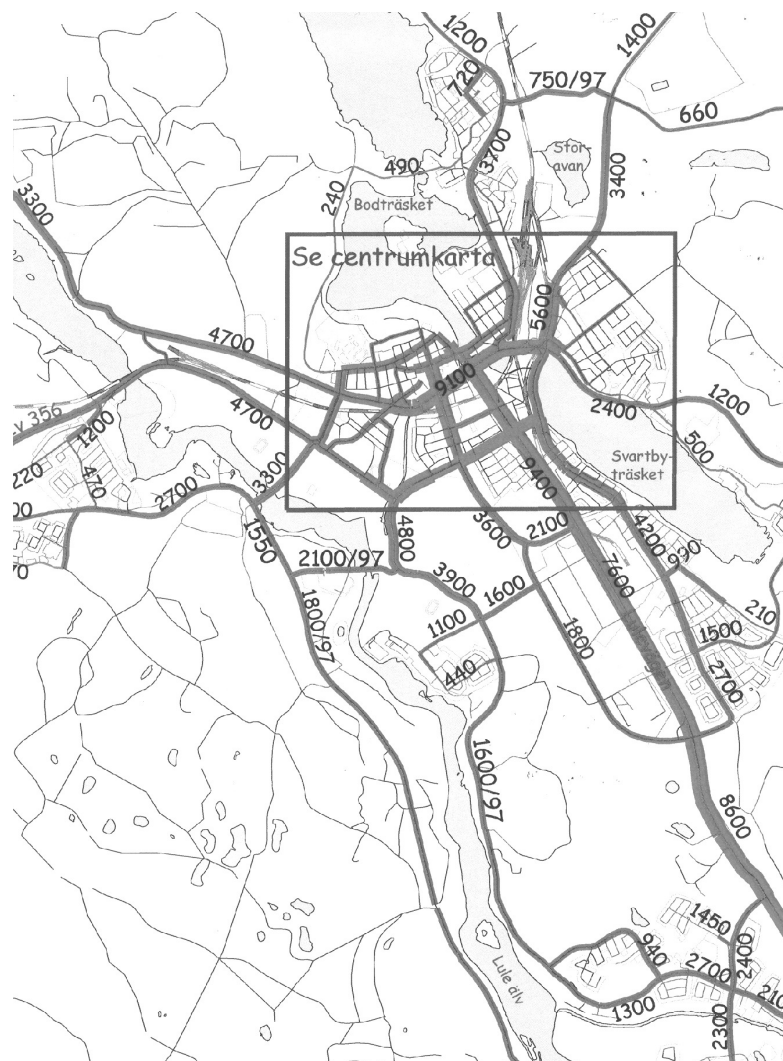
Sedan sjukhuset flyttats till Sunderbyn har trafiken ökat på väg 97 söder om Sävast med cirka 1000 fordon per dygn på grund av ökad utpendling mot Luleå. Samtidigt kan antas att trafiken inom Boden tätortsområde har minskat.

### Viktig vägsträcka

Sträckan Luleå-Boden har i alla tider varit en viktig länk. Redan på medeltiden färdades folk i denna riktning för kyrkobesök i Gammelstad, Luleå. Idag fyller Luleå en viktig roll genom sitt utbud inom handel, arbetsmarknad och utbildning. Efter de senaste årens nedläggningar inom försvaret och sjukhusets flytt till Sunderbyn har också arbetspendlingen till Luleå ökat.



# ORTSANALYS



Biltrafik i Bodens tätort. Räkningar utförda 2000-2004.  
Årtal angivet på kartan där räkning utförts tidigare än år 2000.



korsande järnväg

Trafikstruktur





## Sammanfattning

### Natur och landskap

Bodens naturgivna förutsättningar - **vid älven mellan bergen** – har varit avgörande för att det här har växt fram en stad. Kring Boden möts kustlandskapets bördiga slätter med skogslandskapets skyddande berg och här finns vatten i form av stilla sjöar, åar och Lule älv. *Vid älven mellan bergen* kan sägas vara Bodens landskapliga identitet.

Stadens gröna stråk utgörs till stor del av vatten och miljön runt dem, såsom Bodån och Bodträsket. Här finns också en del outnyttjade gröna områden som med fördel skulle kunna utnyttjas till förtätning av staden.

### Stadens fysiska utveckling

Utvecklingen av Bodens fysiska form visar att stadens historiska centrum ligger på Bodåns norra sida, strax väster om Lillån. De militära områdena i och kring staden har länge varit otillgängliga och militära intressen har därmed i hög grad påverkat riktningen för stadens expansion. Den största utbyggnaden har skett i söder i riktning mot Luleå på sedimentavlagringarnas flacka marker. Här breder många av de nyare bostadsområdena, som Torpgården och Södra Svartbyn, ut sina villamattor i skogen långt från centrum och Bodens ursprungliga kärna.

Stadens mest centrala delar kännetecknas av ett, för många städers centrum vanligt förekommande, rutnätsmönster. Riksväg 97 möter gatstrukturen i korsningen vid Hildursborg, där vägen övergår i Garnisionsgatan, men den mest utpräglade rutnätsstrukturen återfinns norr om Garnisionsgatan längs Kungsgatan, Drottninggatan och Kyrkogatan.

Bodens stadsplan från 1930-talet syftade att gardera sig mot förväntade trafiktekniska problem genom breda gator, båglinjeformade gatusträckningar och en strikt funktionsuppdelning av olika områden. Av erfarenhet vet vi idag att trafikseparering och anpassning till trafikens villkor inte löser alla trafikproblem. Att utforma stadens gator som vägar ger inte bara trafikanten en tråkig upplevelse, det försvårar dessutom människornas upplevelser och rörelse i staden. I många städer strävar man idag istället efter att skapa en stad där bilen och människan får finnas på lika villkor.

### Bebyggelseområden

Bebyggelseområdenas karaktär påverkar upplevelsen av infarten och staden i mycket hög grad. Vad marken intill vägen har planerats för tex industri, militär, enplansvillor, hyreshus mm sätter en större prägel på infarten än hur själva vägen är utformad. Även hur denna bebyggelse ligger placerad i förhållande till annan bebyggelse, till vägen och vegetationen har betydelse för upplevelsen. Man skulle med andra ord kunna säga att gestaltningen av en väg eller en infart har sin utgångspunkt i den kommunala planeringen.

Längs riksväg 97 från Luleå rör sig trafikanten genom en variation av skog och jordbruksbyar med öppna marker. I närheten av Boden möts man av industriebebyggelse som övergår i yngre villabebyggelse och handelsbebyggelse för att slutligen nå flerbostads- och centrumbebyggelsen inne i staden. Industriebyggelsen är här, liksom längs många andra infarter, det första mötet man får med staden och präglar därmed starkt det första intrycket av Boden. I den fortsatta planeringen av infarten, genom omgestaltning av området kring vägen, eventuell ny vägdragnings och anpassning till vägens viktiga roll som infart, kan denna intetsägande miljö utvecklas till något mycket mer intressant.

# ORTSANALYS

Boden är idag i första hand en stad där man bor, och marknadsförs som en stad med den lilla stadens fördelar. Här har man nära till den vardagliga servicen och en god boendemiljö. Bodens centrala delar präglas idag av en storskalighet som kan upplevas något överdriven för en så pass liten stad. För att förstärka den småskaliga stadskaraktären är det viktigt att stora outnyttjade och tomma ytor inne i staden bebyggs. Den glesa stadskaraktären är inte attraktiv i detta sammanhang och kan med fördel vävas ihop med den mer koncentrerade centrumbebyggelsen.

## Byggnader och andra betydelsefulla element

De mest betydelsefulla och karaktärsskapande elementen längs Bodens största infarter är Degerberget som syns på långt håll även utanför staden och punkthusen invid Bodån som markerar stadens centrum. Även järnvägen, särskilt längs infarten från Luleå där den bidrar till ett mycket starkt uttryck, värmeverket längs infarten från Älvsbyn, samt kyrkan och de öppna vattnen är viktiga karaktärsskapande element. För att stärka intrycket av Bodens identitet ska dessa lyftas fram och göras mer synliga från vägen.

## Trafikstruktur

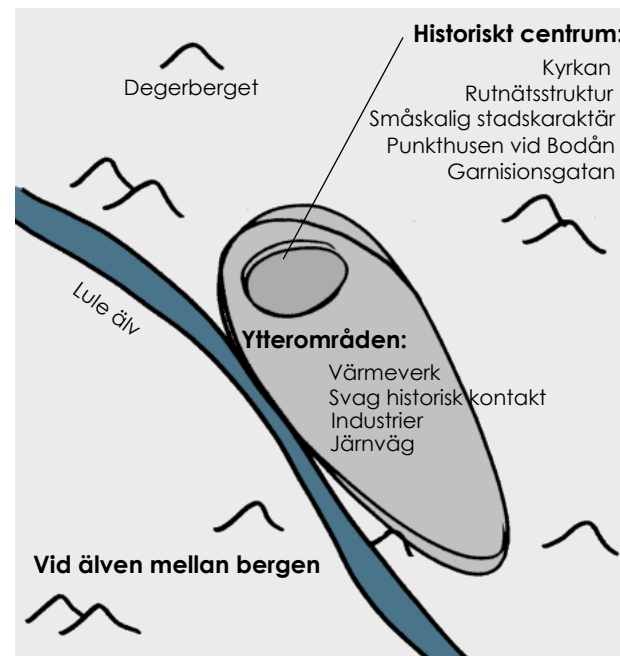
De stora infarterna, riksväg 97 och väg 356, sammanfaller längs Garnisionsgatan som går parallell med Bodån på sträckan förbi stadens mest centrala delar. Det är företrädesvis här man som genomresande upplever stadens centrum med bil och dess betydelse för upplevelsen av Boden stad är därför mycket viktig. Vägens funktion som både regional väg och huvudgata ställer extra krav på hur gaturummet gestaltas.

Placeringen av väg 97 och järnvägen i så nära anslutning till varandra försvårar möjligheterna till förändringar utmed vägen, till exempel planteringar, byggande av cirkulationsplatser, planskilda korsningar och liknande. Ett viktigt parallellstråk till riksväg 97

utgörs av Torpgårdsleden, Travbaneleden och Kyrkgatan, vilka skulle kunna fungera som alternativ infart.

Riksväg 97 från Luleå är den viktigaste och mest trafikerade vägen in till Boden. Trafiken består till största del av lokal trafik men en förhållandevis stor del är pendeltrafik mot Luleå. Infarten är för många bodensare den väg man färdas längs varje dag och den miljö de möts av på väg hem. Vid planering och gestaltning av infarten är det därför mycket viktigt att låta infarten uttrycka en slags hemkänsla.

Skissen visar Bodens grundläggande drag; placerad vid älven mellan bergen, med ett historiskt centrum i norr och ett mot söder utdraget ytterområde med svagare historisk kontakt.



## Inledning

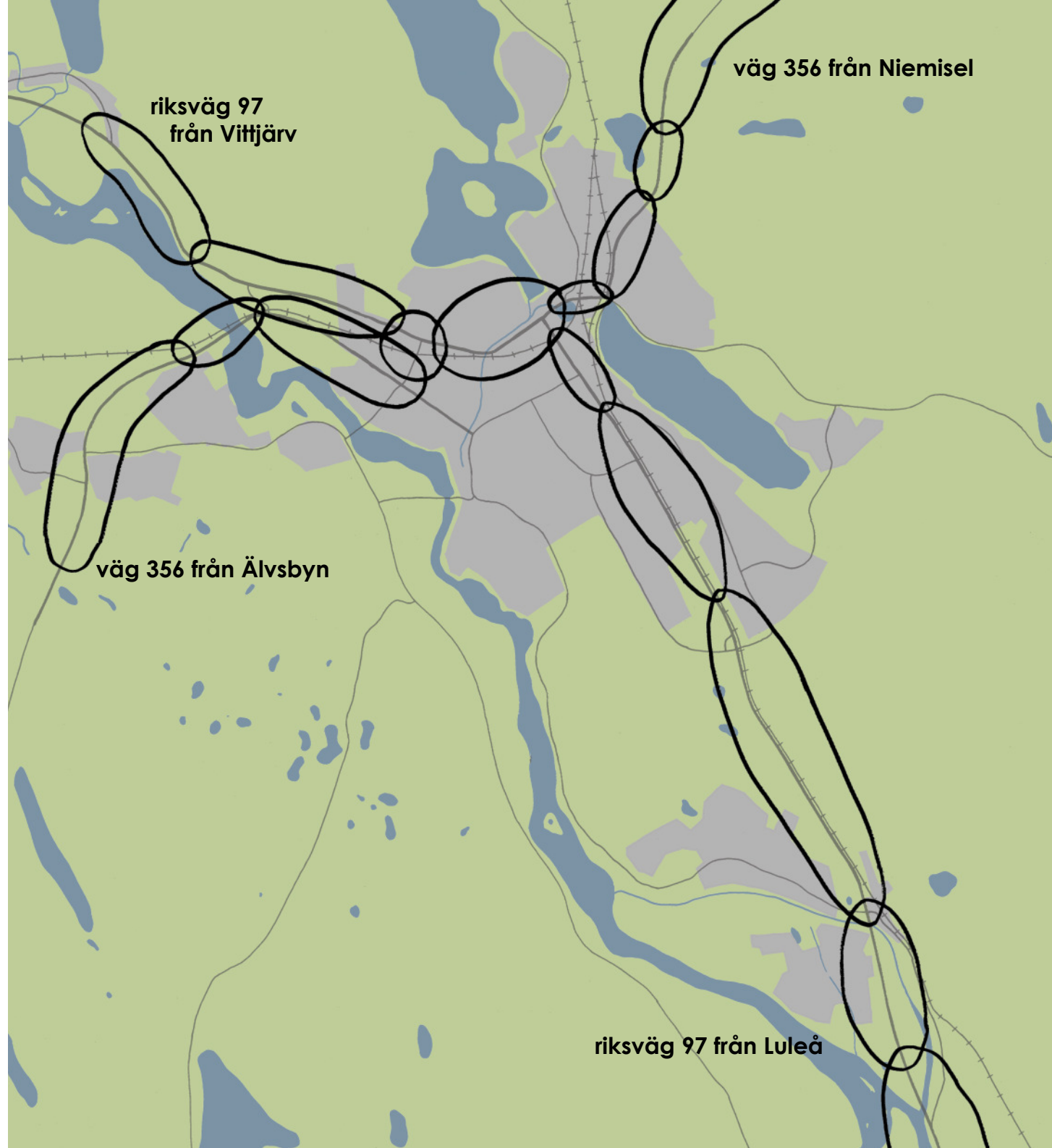
För att få en uppfattning om infarternas förutsättningar har de fyra vägarna in till Boden längs riksväg 97 och länsväg 356 analyserats i en karaktärsanalys. Genom att i fält undersöka vägrummet kan vägen delas upp i olika karaktärsområden med vissa gemensamma kännetecken. Områdesindelningen är en slutsats och bygger på en professionell bedömning av vägrummets skala, struktur, ingående element mm. I karaktärsanalysen definieras vägrummet och det omgivande landskapets karaktär, dess värde beskrivs och problemområden ringas in. Under inventeringen behandlades aspekter som skyltning, ljussättning, vegetation, utsikter, landmärken mm.

Infartens början är ofta inte klart definierad eftersom en infart i sig fungerar som en övergång mellan land och stad. För att få förståelse för vad denna övergång innebär måste man ha kunskap om vad för slags miljö man upplever innan infarten börjar. Karaktärsindelningen tar därför sin början medan man fortfarande befinner sig i det omgivande natur- och kulturlandskapet.

Att uppleva landskapet inifrån ett fordon skiljer sig åt från att rent fysiskt befinna sig ute i landskapet. Upplevelsen blir mer tvådimensionell inuti en bil eftersom hastigheten är högre och sikten är begränsad till färdriktningen. Hastighet och tid är därför aspekter som påverkar upplevelsen i hög grad. I höga hastigheter är det endast landskapets stora drag som hinner upplevas och i lägre hastigheter blir det lättare att urskilja detaljer. Längs Bodens infarter rör man sig genom de olika karaktärsområdena under en relativt kort tid vilket gör att upplevelsen inte riskerar att bli monoton.

# KARAKTÄRSANALYS

Kartan visar de fyra underökta infarterna och avgränsningar för de karaktärsområden som kan urskiljas längs respektive väg.

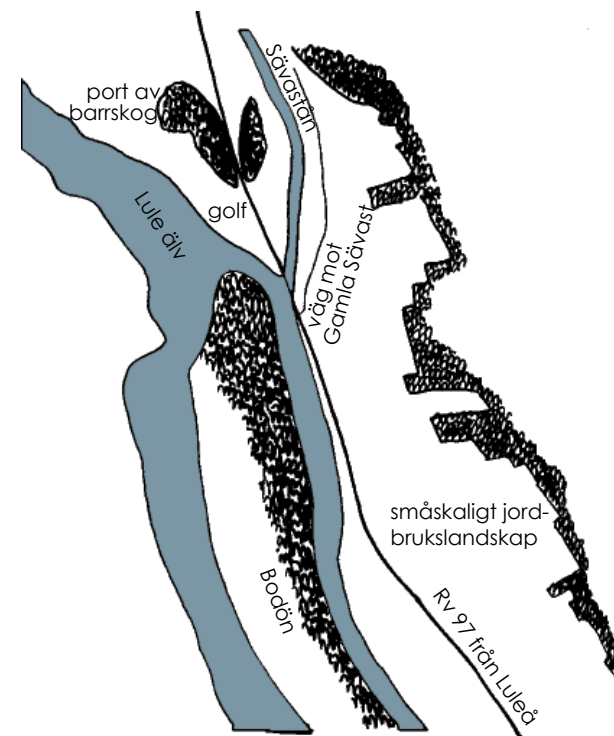




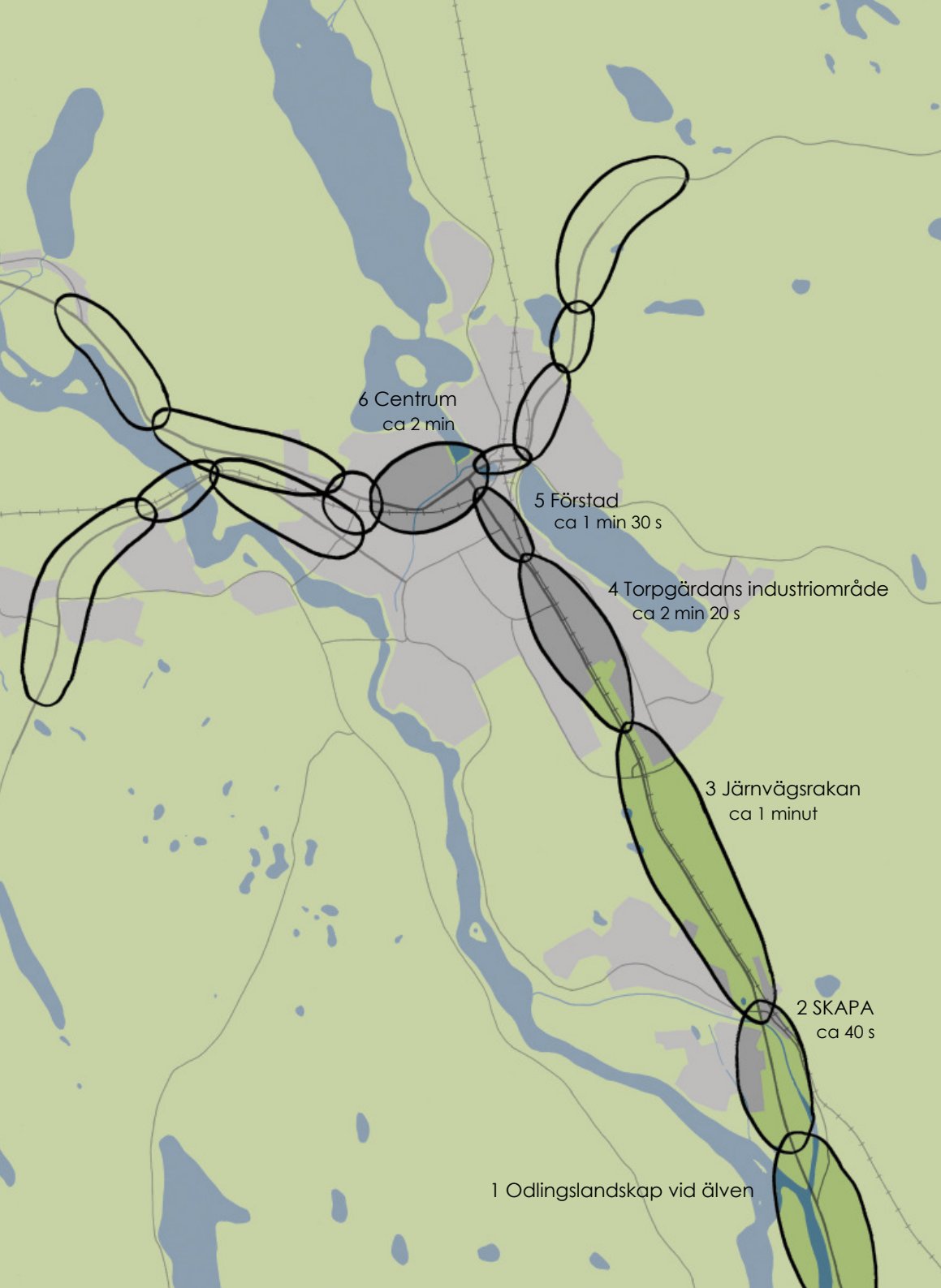
# KARAKTÄRSANALYS

## Riksväg 97 från Luleå

### 1 Odlingslandskap vid älven



Vägsträckan mellan Luleå och Boden präglas av Luleälvens flacka älvdal. Här rör man sig med älven på västra sidan om vägen genom ett småskaligt jordbrukslandskap med öppna marker, spridda små gårdar och träddungar av främst björk. Älven skiljer sig vintertid inte så mycket från de vita åkrarna men under vår, sommar och höst blir upplevelsen av vattnet desto tydligare. Den första kontakten med Boden stad får man som resenär längs Rv 97 av en





# KARAKTÄRSANALYS



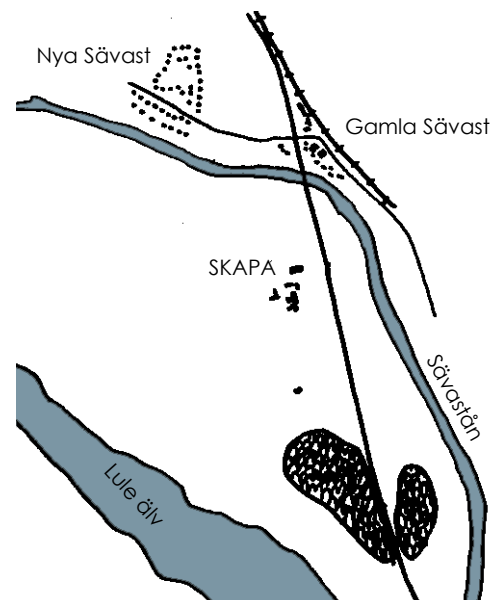
Odlingslandskap vid älven: småskaligt jordbrukslandskap, öppna marker, ålderdomligt

reklamskylt på en lada som talar om att det är åtta minuter kvar till Boden. Vid golfbanan där vägen korsar Sävastån möts man av en ”Välkommen till Sävast”-skylt. Här rör man sig upp mot ett krön och in i en smal passage av barrskog, som fungerar som en port\*.



\* En port utgörs av en slags förtätning av rummet som markerar gränsen mellan två olika rum eller områden. Det kan vara ett tätt skogsparti mellan två öppna landskapsområden eller en bro som avgränsar tex en stads yttre områden från dess centrala delar.

## 2 SKAPA



I högra kanten av barrskogsporten finns en rastplats med information om Boden. Här befinner man sig uppe på ett vägkrön och företagsområdet SKAPA blir synligt längre fram. Området består av strödd bebyggelse i form av stora röda hus. De fritt stående skyltarna, placerade för att synas från vägen, den nya bebyggelsen samt de öppna markerna ger intrycket av att närma sig en stad. Efter SKAPA företagsområde syns den nya villabebyggelsen i Sävast och den gamla jordbruksbebyggelsen i Gamla Sävast på var sin sida om vägen.

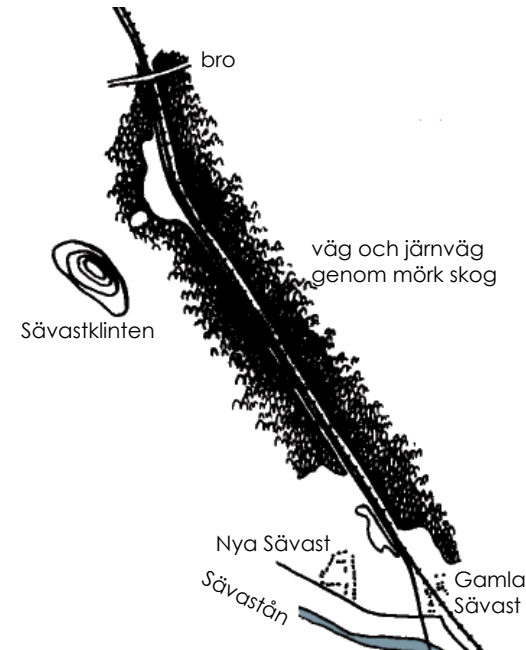
# KARAKTÄRSANALYS



SKAPA: skyltar, röda stora hus, öppna marker

## 3 Järnvägsrakan

Efter en andra passage över Sävastån sluter järnvägen upp på östra sidan. Vägen går jämsides med järnvägen i en rak mörk korridor med Degerberget i blickfånget. Sträckan är dominant, rak och hård och kan till och med upplevas som ful, men är samtidigt en viktig manifestation av Boden som järnvägsknutpunkt. Sävastklinten med sin lilla skottglugg skymtas i väster där skogen är glesare. Längre fram där vägen gör en krök viker elledningarna på väster sida av och en korsande väg går på bro över riksvägen. Bron skulle kunna fungera som en port men eftersom landskapets karaktär inte förändras märkbart efter passagen har den en relativt liten betydelse för upplevelsen av vägrummet. Järnvägen med dess ledningar sluter åter upp på vägens östra sida och fortsätter följa vägen in mot staden.



Järnvägsrakan: rakt, dominant, tekniskt

# KARAKTÄRSANALYS

## 4 Torpgärdans industriområde

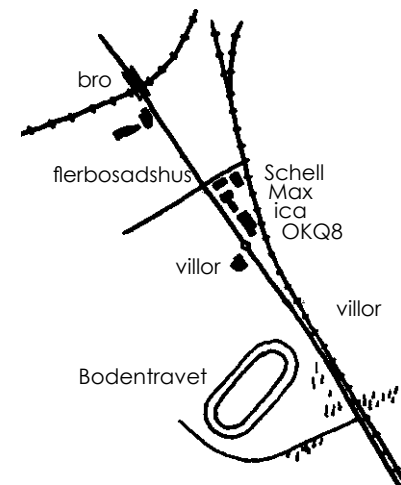


Området kring vägen övergår allt eftersom i en mer tätortsnära industrimiljö och vägen får en karaktär av infart (röd markering). Skogen öppnar sig, vägrummet breddas och strödda skyltar och industribyggnader börjar dyka upp. Ridskolan med sina hästagar syns dåligt under vintern men är ett fint inslag i landskapet under sommarhalvåret. Längs den här delen av sträckan löper flera parallella stråk invid varandra. En ridväg omgiven av spridda träd med parkkaraktär följer vägen. Bakom ridvägen radas industribyggnaderna med sina skyltar. Den första skylten man möts av är en "Välkommen till Boden"-skylt. På vägens östra sida fortsätter järnvägen med sina slybevuxna bankar in mot staden och bakom den syns industri- och lagerbyggnader. Vid korsningen mot Torpgärdans industriområde börjar vägbelysningen. När vägen gör en krök blir Bodentravet synligt på vägens västra sida. Industribyggnaderna på vägens östra sida övergår här till ett villaområde.



Torpgärdans industriområde: glest, brett, ovårdat, oplanerat

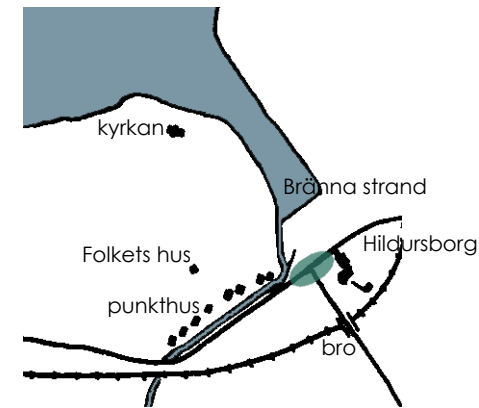
## 5 Förstad





# KARAKTÄRSANALYS

När vägen gör en krök och travbanan blir synlig dyker även hus och villor av mer stadsmässig karaktär upp invid vägen. Här blir det tydligt att man närmar sig en stad. Vägbanan blir smalare, vägen får trottoarer och hastigheten sänks till femtio kilometer i timmen. Bebyggelsen blir något tätare med en förstadsmässig prägel. En liten rondell bryter vägens raka sträckning och höga skyltar för OKQ8, ICA, Max och Shell radar upp sig invid vägen. Trots att vägen är smal upplevs vägrummet ändå brett på grund av affärsbyggnadernas låga höjd och öppna parkeringsytor och bristen på avgränsningar av rummet. Efter den handelspräglade delen av sträckan kantas vägen av flerbostadshus i tre till fyra våningar. Vägen är rak och Degerberget ligger än en gång rakt i blickfånget och strax innan centrum går vägen över järnvägen på en hög bro.



Först uppe på krönet av järnvägsbron blir det tydligt att man är inne i en stad. Karaktärsskapande byggnader som kyrkan, Hildursborg och punkthusen invid Bodån blir synliga. Bränna strands vatten ligger rakt i blickfånget och i bakgrunden syns Degerbergets flacka topp. Upplevelsen av denna del av sträckan blir ännu starkare när vattnet ligger öppet. Framme vid rödljusen efter järnvägsbron tar infarten slut (blå markering) och härifrån kan man välja att antingen åka vidare mot Vittjärv, Älvsbyn eller Niemisel. Fortsätter man rakt fram är man strax framme vid gågatan och de mest centrala delarna kring Folkets hus, där vägrummet blir betydligt mindre.



Förstad: handel, skyltar, svag rumslighet

## KARAKTÄRSANALYS



Centrum: stad, höga byggnader, vatten,

## Värden

- *Det småskaliga jordbrukslandskapet* med sina spridda lador och rödmålade gårdar, som är ett typiskt landskap längs de bördiga älvdalarna i Norrbotten.
- *Järnvägsrakan* med sin utpräglad tekniska karaktär som är ett dramatiskt inslag i vägrummet.
- Krönet på järnvägsbron där man får utsikt över staden och flera av dess karaktärsskapande byggnader.

Dessa delområden har starka karaktärer som kan och bör förstärkas.

## Problem

De problemområden som kan ringas in upplevs röriga, oplanerade eller ovårade på ett eller annat sätt.

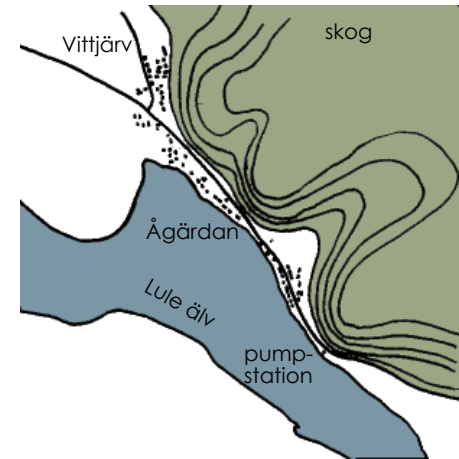
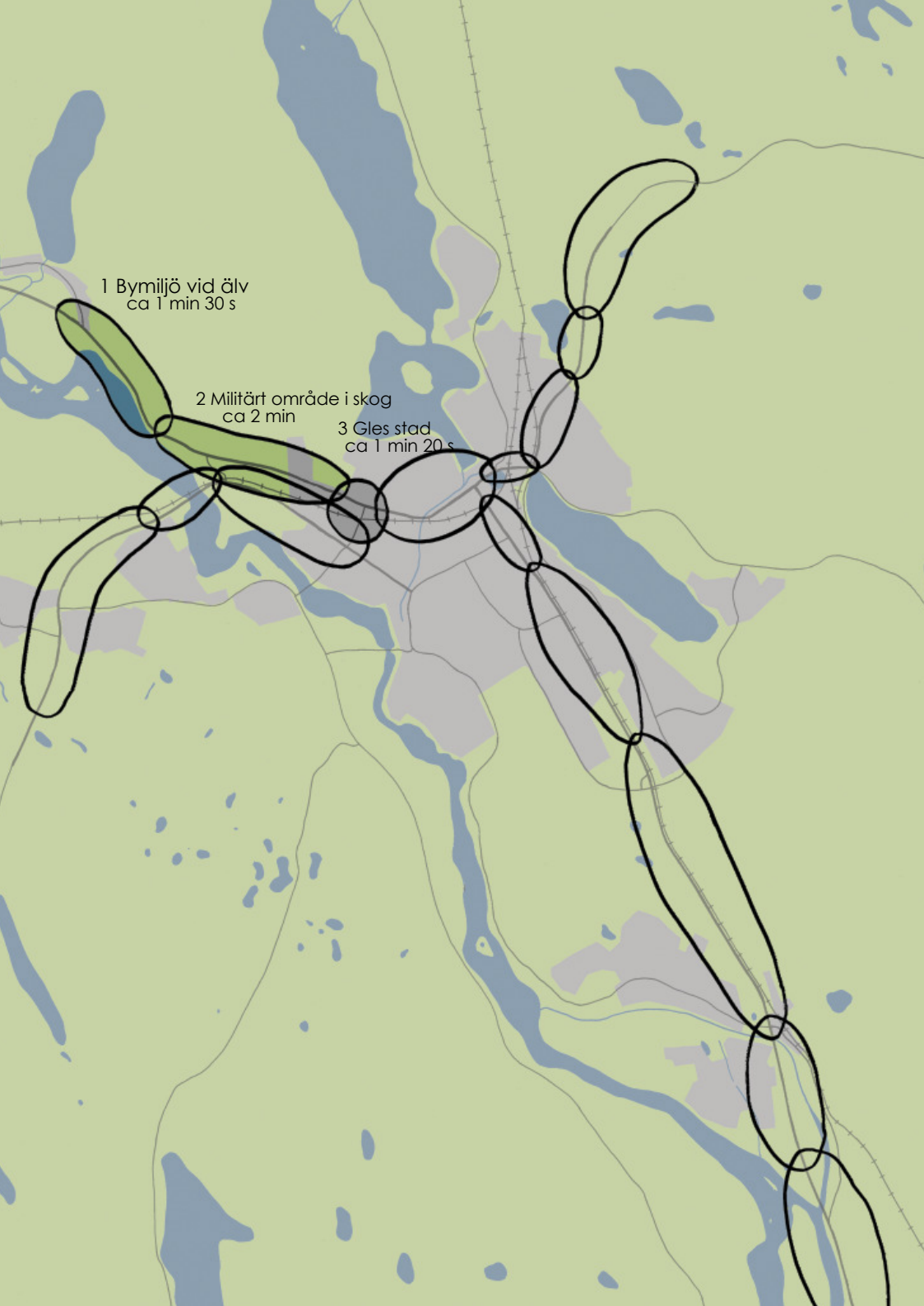
- De öppna markerna med reklamskyltar vid *SKAPA* ger en falsk bild av att närma sig en stad.
- Det första tätbebyggda område man möts av är *Torpgårdans industriområde* som med sin glesa struktur, skyltar och trista fasader ger ett intryck av baksida.
- Längs den handelspräglade delen av infarten genom *Förstaden* bidrar de öppna parkeringsytorna invid vägen, husens utformning, placering och fasadskyltarna till ett odefinierat vägrum.



# KARAKTÄRSANALYS

## Riksväg 97 från Vittjärv

### 1 Bymiljö vid älv



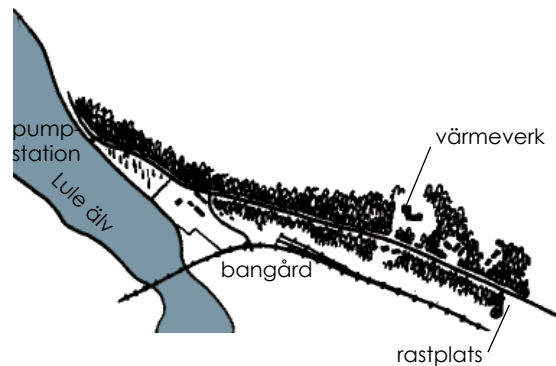
Riksväg 97 följer Lule älvs dalgång och dess byar ända upp från Jokkmokk. Byn Vittjärv ligger ca 5 km öster om Boden och är den sista större byn på landsbygden innan man når Boden stad. Efter Vittjärv kommer vägen ner nära älven vid byn Ågårdan. Här ligger vägen på skrå längs bergssidan och husen står inklämda mellan vägen och älven. Byggnadernas slumpvisa placering och vägens lilla skala och tydliga anpassning till landskapet ger upplevelsen av att färdas längs en gammal väg. Utsikten över vattnet, den skogsklädda höjden som vägen underordnar sig samt de ihopklumpade husen intill, är kännetecknande för detta område. Precis där vägen gör en krök dyker en pumpstation upp på vägens högra sida och skymmer lite av sikten mot älven.

## KARAKTÄRSANALYS



Bymiljö vid älv: småskaligt, vänligt, tryggt, vilande, utsikt

## 2 Militärt område i skog



Där vägen går upp från älvssidan och in i skogen börjar det militära området. Här syns ett par vita lagerbyggnader och uppställningsplatser för militärfordon. En gång-och cykelväg ansluter på södra sidan och följer vägen fram till bangården med dess karaktäristiska järnvägsbelysning. Denna del av sträckan in till Boden skiljer sig markant från den trivsamma bymiljön längs älven. Vägen går rak genom mörk skog och här och var skimtar stora, otillgängliga byggnader fram mellan trädens stammar. Det stora röda värmeverket med sin höga skorsten flimrar förbi i en öppning i skogen. Sedan börjar vägen slutta neråt och skogen öppnar sig. Vägbelysningen börjar strax innan skogen tar slut och det öppna området kring rondellen blir synligt. Här finns också en liten informationsplats med information om Boden och en ”Välkommen till Boden”-skylt.



Militärt område i skog: dolt, mörkt, tätt

## 3 Gles stad



När skogen öppnar sig och man får utblick mot staden nedanför får vägen en karaktär av infart (röd markering). Vägsträckan från skogsbrynet och in mot centrum kännetecknas sedan av ett relativt storskaligt bebyggelseområde med höga byggnader och stora öppna ytor. Väl ute ur skogen möts man av en rondell och här byter riksväg 97 namn till Garnisonsgatan. Bebyggelsen består av flervåningshus i tegel och de öppna ytorna av parkeringsplatser och parkmark med fristående träd. Några öppna områden står obebyggda efter rivningar av gamla hus. Bebyggelsen tättnar ju närmare centrum man kommer och vid korsningen med Drottninggatan når man stadens centrum och här tar infarten slut (blå markering). På vägens södra sida ligger öppen och outnyttjad mark som bidrar till den glesa strukturen.



Gles stad: höga storskaliga byggnader, brett, luftigt

## KARAKTÄRSANALYS

## Värden

- Vägen genom området *Bymiljö vid Lule* älv har många upplevelsemässiga värden genom sitt läge vid foten av bergssluttningen med utsikt över vattnet och den småskaliga bebyggelsen intill.
- *Militärt område i skog* har en helt väsensskild och spännande karaktär som skulle kunna förstärkas.
- Utblicken som man får från vägkrönet mellan områdena *Militärt område i skog* och *Gles stad* är ett mycket fint möte med staden.

## Problem

- Samtidigt som *Militärt område i skog* har en intressant karaktär kan det upplevas som en ”tom” sträcka längs vägen.
- Området *Gles stad* har en alltför gles karaktär för att ligga i så nära anslutning till Bodens centrum. Vägens övergång till gata har dessutom inga tydliga uttryck och vägen fortsätter utformad som en trafikled in mot centrum.

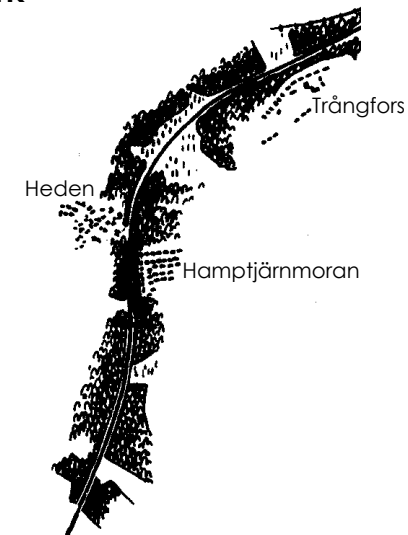
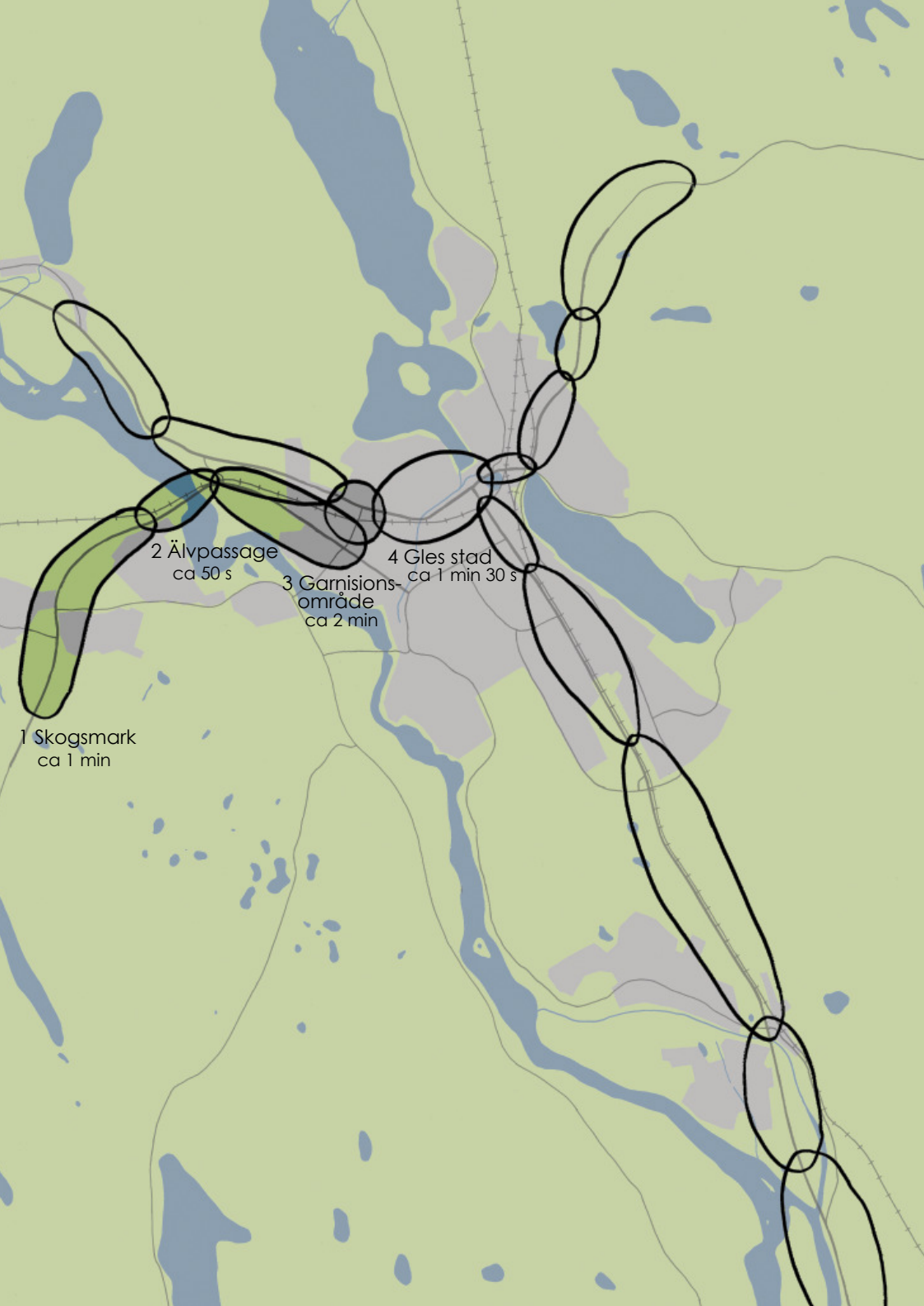
att närma sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig BODEN att  
närma sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig BODEN att nä  
rma sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig BODEN att närma  
sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig



# KARAKTÄRSANALYS

## väg 356 från Älvsbyn

### 1 Skogsmark



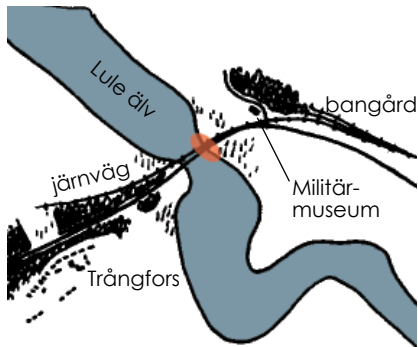
Vägen går rak genom tät barrskog, förbi byarna Heden och Hampjärnmoran som på sina ställen kan anas genom skogen. Vägrummet präglas av skogsbruket och är växelvis smalt med tät mörk skog som väggar och ibland vidöppet med vegetation i form av små plantor i midjehöjd. Variationen gör vägen harmonisk särskilt vintertid då skogen och marken är böljande vit. Under sommaren kan de öppna partierna dock upplevas risiga och skräpiga. Efter korsningen vid Heden gör vägen en vid kurva och värmeverket med sin röda silo och höga rostbruna skorsten blir synligt över den mörka tallskogen. Med träden som väggar blir vägrummet mörkt och smalt, vilket förstärker intrycket av värmeverkets röda uppenbarelse.

## KARAKTÄRSANALYS



Skogsmark: tallskog, utsikt mot landmärke

## 2 Älvpassage



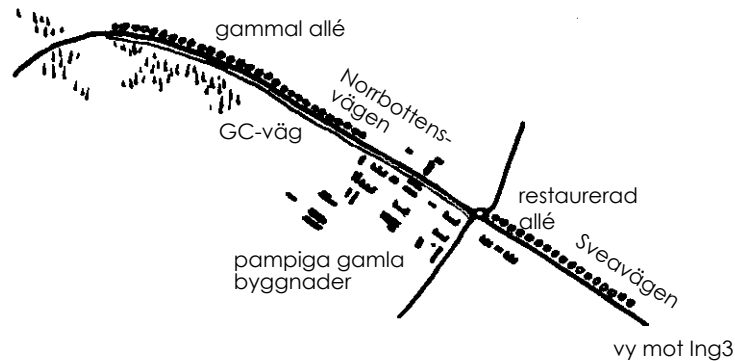
Vid Trångfors öppnar sig skogen och inslaget av lövträd blir allt större. Den stora gula byggnaden vid militärmuseet blir synlig på andra sidan vattnet och i bakgrunden skymtas bangården. Längs med bron följer en rödmålad järnvägsbro på vänster sida. Området kännetecknas av Luleälvens stränder och vatten som under vinterhalvåret dock inte är ett lika iögonfallande inslag. I samband med passagen över älven blir det tydligt att man närmar sig en stad och vägen får karaktär av infart (röd markering) eftersom allén och garnisonsområdets stora byggnader blir synliga.



Nyckelord: passage, vatten, öppet, utsikt

# KARAKTÄRSANALYS

## 3 Garnisonsområde



Efter en tvär högerkurva invid museet börjar den gamla allén som markerar vägen genom garnisonsområdet. Gång/cykelvägen följer fortfarande vägen med alléraden emellan. För en kort sträcka är belysningen vänd mot cykelvägen istället för bilvägen. Allén följer Norrbottensvägen ända fram till rondellen där vägen byter namn till Sveavägen. Här börjar också den restaurerade delen av allén som fortsätter fram till Bodån. Vägen genom garnisonsområdet kännetecknas av allén, de pampiga gamla byggnaderna, rätta linjer och en förhållandevis stor skala.



Garnisonsområde: militär, allé, rakt, pampigt

## 4 Gles stad





# KARAKTÄRSANALYS

Här rör man sig in i samma storskaliga bebyggelseområde som längs riksväg 97 från Vittjärv. Vägen in mot centrum kännetecknas av ett storskaligt bebyggelseområde med höga byggnader och stora öppna ytor. Bebyggelsen består av flervåningshus i sten och de öppna ytorna av parkeringsplatser och parkmark med fristående träd. Flera öppna områden står även obebyggda efter rivningar av gamla hus. Innan man kommer fram till rondellen där väg 97 ansluter går vägen under en järnvägsviadukt. Efter rondellen får infarten av samma sträckning som längs riksväg 97 från Vittjärv och infartens slut är vid mötet med Drottninggatan (blå markering).



Gles stad: storskaligt, brett, luftigt

## Värden

- Den vackra utblicken mot värmeverkets röda byggnad ovanför den mörka granskogen.
- *Älvpassagen* över Lule älv är ett kännetecknande inslag och markerar infarten till Boden.
- *Garnisonsområdets* kulturhistoriskt intressanta miljöer med dess alléer, pampiga militärbyggnader och centralperspektiviska vägsträckning. Områdets klassning som riksintresse för kulturmiljö gör det särskilt intressant.

## Problem

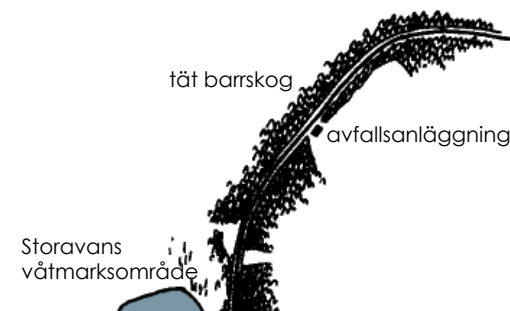
- Området *Gles stad* har en alltför gles karaktär för att ligga i så nära anslutning till Bodens centrum.



# KARAKTÄRSANALYS

## Väg 356 från Niemisel

### 1. Tät barrskog



Vägen går genom tät skog av mestadels tall men även gran. Trädens stammar ger rummet en tydligt vertikal riktning och bildar en smal vägkorridor. På vägens södra sida skymtas avfallshanteringsområdet med dess stora gröna byggnad mellan stammarna.

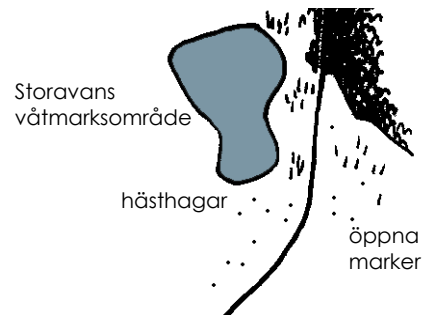


Tät barrskog: mörk skog, vertikala stammar



# KARAKTÄRSANALYS

## 2. Odlingsmarker

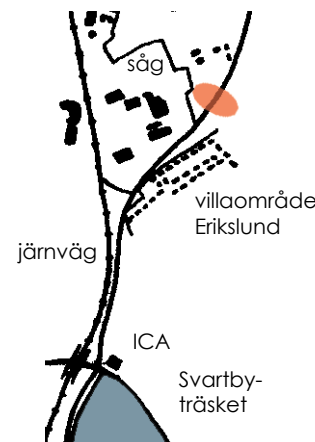


I höjd med Storavans våtmarksområde blir skogen glesare och mer lövträdsdominerad med dungar och fristående träd. Här ligger spridda hus och gårdar omgivna av öppna betes- och odlingsmarker. Sågverket syns på avstånd. På andra sidan vattnet, i nordväst, skymtas Degerberget bakom en trädridå. Strax intill sågverket möts man av en malplacerad "Välkommen till Boden"-skylt.



Odlingsmarker: öppna marker, utsikt, hästar och kor

## 3. Såg och järnväg



Detta halvöppna område präglas av sågverket, med sina stora plåtbyggnader och öppna ytor. Sågens trista byggnader har en slumpmässig placering och vägmiljön är ovårdad. Här får vägen en karaktär av infart (röd markering) om än med känslan av "bakväg". I öster ligger villaområdet Erikslund gömt bakom röda bullerplank som längre fram övergår i en bullervall. Den starka avskärmningen av bostadsområdet och den ovårdade såg- och järnvägs miljön bidrar till ett starkt intryck av baksida.

Under en kort sträcka strax efter sågen tar bullervallen slut och de låga villorna blir synliga. En högre vegetationsridå dyker upp på västra sidan om vägen. Där sågområdet tar slut sluter järnvägen upp jämsides med vägen. Den branta slybevuxna järnvägsbanken hindrar utblickar mot staden och stänger till vägrummet. Ett grått och slitet plank möter upp vid korsningen framme vid Svartbyträsket.

# KARAKTÄRSANALYS

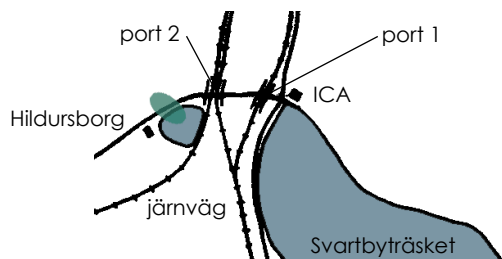


Såg och järnväg: ovårdat, avskärmat, gräns

Framme vid korsningen öppnas vägrummet och man får utsikt över Svartbyträsk och bebyggelsen på andra sidan vattnet. Här möts man av en stor fyrkantig röd och vit icabyggnad och vägutrustning såsom trafikljus, belysningsstolpar, skyltportar och järnvägsledningarna ger intryck av att vara på väg in i staden.

Efter korsningen går vägen under två olika järnvägsspår vilket fungerar som portar in till staden. Den första porten är en hög och relativt smal järnvägsbro som går på stolpar över vägen. Den andra bron är en låg, djup och mörk järnvägsviadukt. Precis under bron kommer ett stort flerbostadshus i grått tegel rakt i blickfång-  
et. Efter viadukten gör vägen en krök och Hildursborg blir synligt med Yttre Avan i förgrunden. Den blå karaktäristiska byggnaden markerar ankomsten till staden och infartens slut (blå markering).

## 4. Portar



Portar: utsikt, stor rörig korsning, portar

## KARAKTÄRSANALYS

## Värden

- Övergången från *Tät skog* till området *Odlingsmarker* är en fin förberedelse på det kommande mötet med staden.
- De två broarnas placering i nära anslutning till centrum gör att de fungerar som portar in till staden.

## Problem

- Området kring *Såg och järnväg* är rörigt och skräpigt med slyvuxna slänter och bankar. Byggnadernas utformning och placering, skötselnivån och den iögonfallande avskärmningen från bostadsområdet ger infarten en utpräglad karaktär av baksida.

att närma sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig BODEN att  
närma sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig BODEN att nä  
ma sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig BODEN att närma  
sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig BODEN att närma sig



# KARAKTÄRSANALYS

## Värde- och problemområden

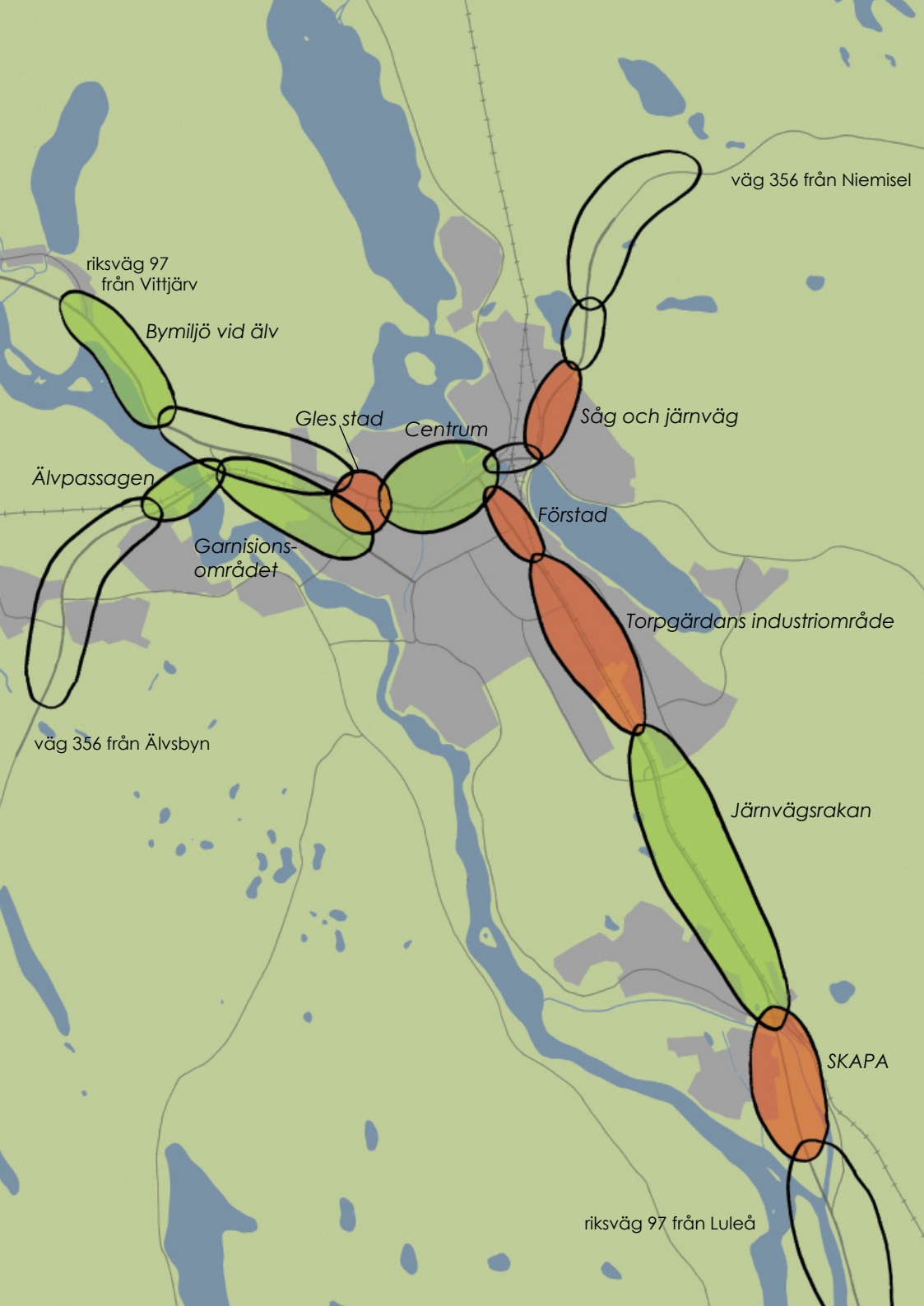
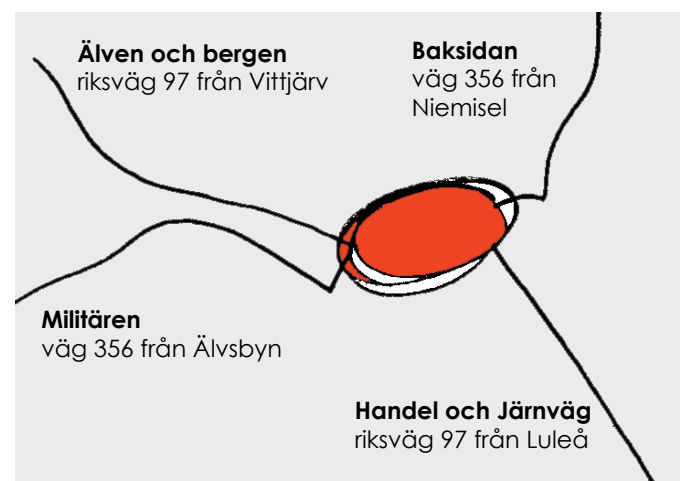
Värde- och problemområden (röda resp. gröna) längs Bodens infarter visas i kartan till vänster.

De största problemen utmed riksväg 97 återfinns i områdena *SKAPA*, *Torpgårdans industriområde*, *Förstad* och *Gles stad*. Utmed väg 356 återfinns de mest utmärkande problemen i områdena *Såg och järnväg* samt återigen *Gles stad*.

De största värdena utmed riksväg 97 återfinns i områdena är *Järnvägsrakan*, *Bymiljö vid älv* och *Centrum*. Längs väg 356 finns de största värdena i områdena *Älvpassagen*, *Garnisonsområdet* samt återigen *Centrum*.

## Vägaraktörer

De utmärkande dragen för respektive infart kan sammanfattas i skissen nedan.



# JÄMFÖRELSE AV ORTS- & KARAKTÄRSANALYS

Karaktärsanalysen utgår från de befintliga infarterna och dess problem medan ortsanalysen ger kunskap om hela stadens historia, form och utveckling. I ortsanalysen blir det möjligt att se alternativa vägsträckningar som inte utgår från de befintliga infarterna. Ortsanalysen visar på en med riksväg 97 parallell vägsträckning som går att bruka som infart, vilken inte går att urskilja i karaktärsanalys av befintlig infart.

I karaktärsanalysen ser man att ingen av infarterna leder direkt in till centrum istället sluts alla samman utmed Garnisionsgatan som ligger strax söder om centrum.

Ortsanalysen visar hur Bodens historiska centrum sammanfaller med dagens och hur Bodens karaktär är starkast kring stadskärnan och Sveavägen. Här finns flest landmärken och karaktärskapande element och det är också här de största värdena återfinns i karaktärsanalysen av infarterna.

De ytterområden som i ortsanalysen visar på svag historisk kontakt har även i karaktärsanalysen klassats som ett område med stora problem.

Vattnen, älven och bergen utgör i ortsanalysen Boden stads grundförutsättningar och fungerar även som starka positiva element utmed infarterna.

I detta examensarbete har båda analysmetoderna varit nödvändiga för att kunna arbeta fram de förslag som presenteras. Metoderna både bekräftar och kompletterar varandra, vilket också ger ett stort bakgrundsmaterial. Ibland kan dock ett rikligt analysmaterial vara svårt att ta till sig och dra relevant slutsatser av.

## Inledning

Här redovisas ett antal aktuella väg- och stadsbyggnadsprojekt som berör Boden. Förutsättningarna för infarterna påverkas i vissa fall drastiskt av dessa projekt som, för att kunna skapa sig en helhetsbild, är viktiga att samla och integrera.

## Vägen mellan världsarven

- gestaltungsprogram

### Projektet

Vägen mellan världsarven – Gammelstad kyrkstad vid kusten och Laponia i fjällen – är ett projekt som berör riksväg 97, mellan Luleå och Jokkmokk, och riksväg 45 norr om Jokkmokk fram till Stora Sjöfallet. Projektet syftar till att utveckla reseupplevelsen genom att ange mål för väghållning och föreslå insatser och åtgärder som bidrar till att göra vägen mer attraktiv. Projektet drivs med stöd av EU-medel och engagerar såväl Vägverket som Skogsstyrelsen och Stiftelsen Lule älvdal.

### Mål

De övergripande målen för gestaltungsprogrammet är:

Bevara och utveckla befintliga värden längs vägen.

Skapa förutsättningar för att resan mellan världsarven ger möjlighet att presentera det norrbottniska landskapet, människorna och de möjligheter som finns till upplevelser och rekreation.

Skapa goda reseupplevelser för turister och dagopendlare.

Öka kunskapen och förståelsen för landskapets värden.

Bidra till att bjuda in till sevärdheter, anläggningar och aktiviteter.

Öka kunskapen om väghållning anpassad till de landskapskaraktärer som finns längs vägen.

# AKTUELLA PROJEKT

## Åtgärder

Projektet berör Bodens södra och norra infart längs riksväg 97, och handlar om att utveckla av de turistiska värdena längs vägen, i form av utsiktsröjningar, upprustningar av rastplatser mm. Gestaltungsprogrammet tar upp ett antal förslag till åtgärder:

På första delen, längs Bodön och Bodån, föreslås öppnande av utblickar på hela sträckan fram till den natursköna platsen där vägen möter Sävastån. Passagen över Sävastån synliggörs genom röjningar. Förbi Sävast och Skapa företagsby är markerna närmast vägen dåligt skötta. Markerna bör hävdas. Likaså bör passagen över Sävastån öppnas upp och vägbankarna skötas bättre. Där vägen passerar golfbanan ska markerna närmast vägen vara välskötta och ha samma prydliga karaktär som anläggningen i sig. Bebyggelsen i Gamla och ”Nya” Sävast kan synliggöras bättre från vägen genom röjningar. Vidare föreslås att den gamla utformningen med trädallé i det smala utrymmet mellan väg och järnväg, närmast Boden, återskapas.

Bodens kommuns informationsplats kan med fördel flyttas till en vackrare plats som har kontakt med både vatten- och kulturlandskapet, tex där Sävastån och Bodån möts. Även norr om Boden föreslås utsiktsröjningar, gallringar och avverkningar på det smala området mellan älven och vägen. Vid infarten till Vittjärv glesas björkskogen mellan vägen och älven. Utblickar öppnas mot Vittjärv kraftstation som ljussätts.

## Konsekvenser för Bodens infarter

De föreslagna åtgärderna i gestaltungsprogrammet ger enbart positiva konsekvenser för infarten läng riksväg 97 från Luleå och Vittjärv. Åtgärderna strävar efter att tydliggöra och förstärka landskapets befintliga värden och se till att ”bortglömda” och ovårdade områden tas omhand.

## Mötesfri väg Luleå-Boden

### Projektet

Riksväg 97 mellan Gammelstad och Boden är en av länets mest olycksdrabbade vägsträckor och finns med på Vägverkets lista över de 100 trafikfarligaste vägsträckorna i landet. Eftersom vägsträckan inte har tillfredställande trafiksäkerhets- och tillgänglighetsstandard och den tunga trafiken dessutom förväntas öka, har Vägverket planerat att bygga om riksväg 97 till mötesfri väg i ett antal etapper. Etapp ett mellan Gammelstad och Södra Sunderbyn står redan färdigbyggd. En vägutredning för etapp två, mellan Södra Sunderbyn och Sävast, har utförts. Etapp 3, mellan Sävast och Boden, har ännu inte utretts.

### Konsekvenser för infarten från Luleå

En ombyggnation av riksväg 97 från Luleå medför stora risker för att de kvaliteter och värden som ändå finns längs infarten ska förstöras. I samband med ombyggnaden till mötesfri mitträckesväg (2+1) kommer vägen att breddas och nya parallellvägar kommer att byggas. Där bebyggelsen ligger nära vägen, som tex i Sävastnäs och Sävast, blir påverkan av vägens breddning mer påtagligt än i övrigt.

De trafikplatser som kommer att behöva byggas medför en stor påverkan på landskapsbilden genom att nya, främmande och storskaliga element placeras i ett ålderdomligt landskap. På Sävastön, vid SKAPA företagsområde, föreslås en större trafikplats av ruter-typ och mitt i Sävast föreslås en vägbro för den gamla kulturvägen 588. Tillsammans med en bredare väg kommer dessa ingrepp att förändra intrycket av riksväg 97 markant.



## Ny sträckning för riksväg 97 genom Boden

### Projektet

Vägverket har sedan länge arbetat med att utreda nya lägen för riksväg 97. I mitten av 1990-talet blev det tydligt att de tidigare diskuterade perifera förbifarterna inte var realistiska med hänsyn till de små nyttoeffekterna. En ny sträckning av väg 97 bedömdes däremot vara möjlig genom att nyttja befintligt vägstråk längs Travbaneleden, Sveavägen och Norrbottensvägen. Detta alternativ innebär att riksvägen skulle svänga av västerut vid Bodentravet och att nuvarande riksväg 97 mot centrum i första hand får en lokal funktion.

### Förändrade planeringsföresättningar

Sedan lokaliseringsplan och vägutredning utförts 1994 respektive 1998 har dock ett antal planeringsföresättningar för trafikutvecklingen i Boden förändrats. Sjukhuset har lagts ner och försvaret omstrukturerats, vilket under de senaste åren medfört en negativ befolkningsutveckling, ändrade pendlingsmönster mm. Det senaste planeringsarbetet har därför i första hand fokuserat på vilka trafikkonsekvenser de tänkbara åtgärderna kan medföra. Enligt förstudien (Förstudie – Beslutshandling, Vägverket Region Norr, 2004) behöver tidigare ställningstaganden ses över för att pröva behovet av åtgärder, som syftar till förbättrad trafik- och miljösituation i Boden. Miljöbalken, som infördes 1999, har även medfört en planeringsprocess som erfordrar tidiga samråd och en bedömning av vägobjektets miljöpåverkan, vilket också påverkar inställningen till projektet.

### Konsekvenser för infart och identitet

Men en ny sträckning för riksväg 97 får infarten till staden en helt annan karaktär än idag. För det i vägutredningen föreslagna Centrala alternativet föreslås en planskild korsning under järnvägen vid Nylandsbäcken, vilket helt skulle förändra den för Bodens infart så typiska raksträckan in mot centrum. Istället skulle vägen och en ny rondell förskjutas västerut och på detta sätt lösgöra sig från dagens väg- och gatustruktur, samtidigt som en ”grop” bildas för den planskilda korsningen under järnvägen. Intrycket av infarten till Boden kommer på detta sätt att präglas av en stor trafikplats, långt mycket mer dominerande än dagens riksväg 97.

Den nya sträckningen kan dock på många sätt stärka Bodens identitet som gammal militärstad. Vägen kommer att följa Sveavägen genom de militära områdena med sina karaktäristiska miljöer, byggnader och alléer. Den starka arkitektoniska helhet som kännetecknar Sveavägen måste bibehållas även om vägen anpassas för större trafikmängder. De element som är viktigast för denna karaktär är; byggnaderna, trädraderna och framförallt den tydliga mittaxel som avslutas mitt framför mittenbyggnaden vid Ing 3.

### Konsekvenser för stadsbild och kulturmiljö

Det sk Centrala alternativet innebär stora förändringar inte bara av infarten utan även av stadsbilden längs Sveavägen och Garnisionen. Den nya cirkulationsplats vid sidan om Sveavägen som föreslås i Centrala alternativet innebär tillsammans med en ny bro mycket stora terrängingrepp och riskerar att bli dominerande. Det mäktiga centralperspektivet mot Ing 3 som präglar platsen idag påverkas också kraftigt och den arkitektoniska helheten splittras.

# AKTUELLA PROJEKT

I samband med Vägutredningen för riksväg 97 genom Boden, etapp 1, utarbetades en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Enligt MKB var det inte möjligt att jämka funktionskraven för riksvägen med stadsbildsmässiga och kulturmiljövårdens krav. Det ansågs därför inte vara möjligt att låta riksväg 97 gå i befintligt gatusystem över bron och följa Sveavägen längs hela dess sträckning, vilket utifrån en omgivningsanalys hade varit en önskvärd sträckning. (Vägutredning, Riksväg 97 genom Boden, etapp 1, Vägverket Region Norr, 1998) I och med att Ing 3 har lagts ner och försvaret minskas har dock markområden som tillhört kronan plötsligt blivit tillgängliga. Det finns därför idag goda möjligheter att låta riksvägen följa Sveavägens befintliga sträckning och på så sätt undvika en alltför stor negativ påverkan på kulturmiljö och stadsbild.

I konflikten mellan riksintresse för kommunikation (riksväg 97) och riksintresse för kulturmiljö (Garnisionen och Sveavägen) har kommunikation och en förväntad förbättring av boendemiljön ansetts viktigast. Men det är viktigt att komma ihåg att negativ påverkan på kulturmiljö och stadsbild alltid måste ses i proportion till de förväntade nyttoeffekterna.

## Nytt verksamhetsområde

### Detaljplan

En detaljplan för kvarteret Ringblomman i Bodens nordvästra stadsdel, i direkt anslutning till riksväg 97 mot Vittjärn, har upprättats under 2005. Eftersom kommunen har haft förfrågningar om mark för affärsetableringar vill kommunen ha planberedskap för framtida handels- och kontorsetableringar i centrums närområde. Planområdet ligger mellan riksväg 97 och vägen mot Gammelbyn. Förutom två bebyggda tomter utgörs området till största delen av skogsmark. Detaljplanen innebär att ett näst intill obebyggt område tas i anspråk för handel och kontor.

### Konsekvenser för vägen

Området *Gles stad* som präglas av gleshet och öppenhet ska i framtiden bli en plats för handel och kontorsverksamhet och kan få en karaktär liknande Bodens södra infart. Topografin och den omgivande skogen ger dock området bättre förutsättningar att undvika den trista utformning som kännetecknar södra infarten. Med hjälp av vegetation som ramar in de framtida byggnaderna kan skalan hållas nere och intrycket av förstadens utbredda och glesa handelsområde minska. Enligt planen planeras ett smalt område längs riksvägen med bredd ca 10 meter att vara fri från parkering, vilket kan utnyttjas för planteringar och vegetation. Området kan dock vara alltför smalt för att vegetationen ska kunna ta ner skalan hos de stora byggnadsvolymerna.

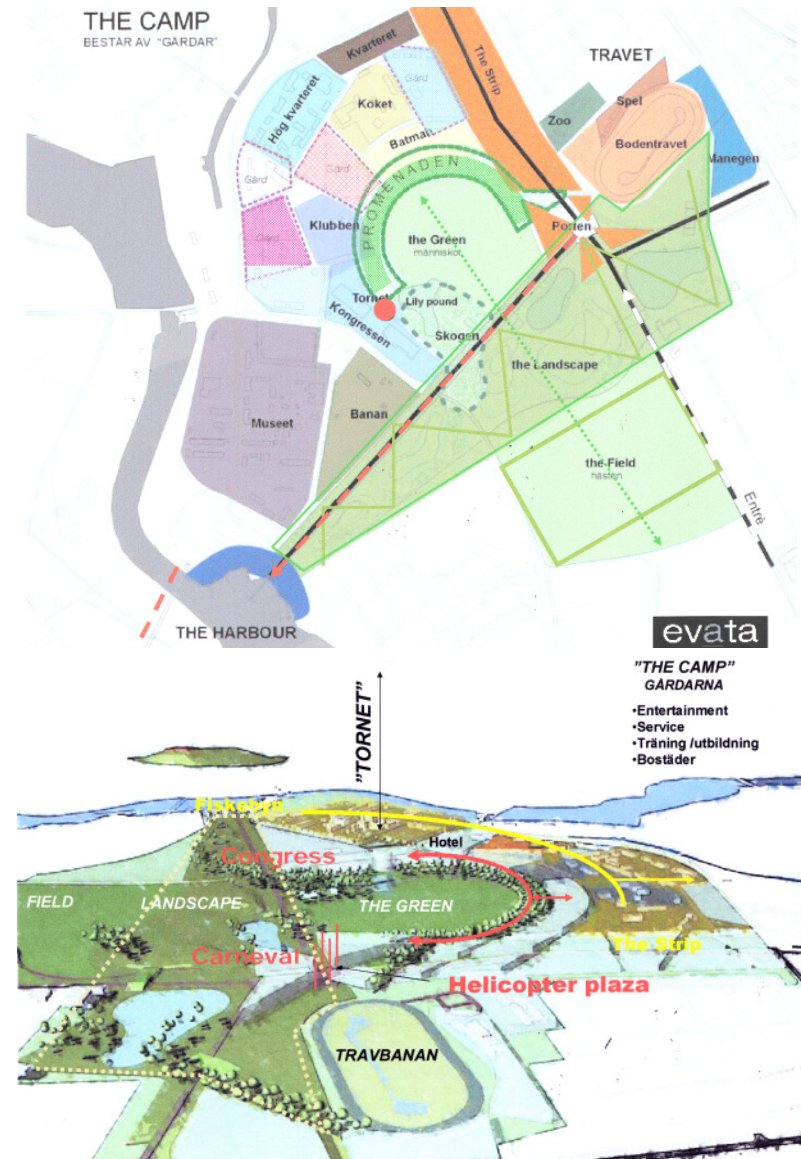
## Boden developement project

### Projektet

Bodentravet och Boden turism har anlitat det finska arkitektföretaget Evata och professorn i stadsbyggnad Kai Wartiainen. Syftet har varit att i första hand utveckla Bodentravet och efter hand har kopplingar till det stora AF1-området gjorts. Genom en mängd små SWOT-analyser har Bodens styrkor, möjligheter, svagheter och hot analyserats inom olika områden. Slutsatserna av analyserna tar upp ett antal områden genom vilka Boden kan utvecklas:

- Handeln, ett starkare centrum med ett mer varierat handelsutbud.
- Locka fler att bosätta sig i Boden.
- Skapa ett unikt koncept kring Ski Village i Storklinten.
- Hitta ett unikt koncept för de gamla militärforten.
- Utvidga campingen.
- Utveckla fisket, Nordens bästa laxfiske finns i Boden.
- Bodentravet utvecklas och kan bli navet för festivaler, tävlingar och mässor.

Enligt Kai Wartiainen finns det trots många nackdelar möjligheter att göra Boden till en unik destination – men för att orten ska bli unik krävs stora investeringar. Evatas vision är ett stort campus med travbanan och AF1-området i centrum. De utspridda delarna bestående av campingen, Storklinten, Nordpoolen, Björknäs-området med flera anläggningar måste knytas samman och för att locka fler att bosätta sig i Boden föreslås satsningar på olika sorters boende. Kai Wartiainen menar dessutom att det krävs en ny infart till Boden som fungerar som en samlande plats för alla dessa aktiviteter.



# GESTALTNINGSPROGRAM

## Inledning

### Gestaltningens programmens funktion

Vägverket har på regeringens uppdrag tagit fram handlingsprogram för att höja den arkitektoniska kvaliteten i vägghållningen. Sedan 1999 finns också inskrivet i väglagen att en estetiskt tilltalande utformning ska eftersträvas samt att hänsyn ska tas till stads- och landskapsbild och till natur- och kulturmiljövärden. Ett gestaltningens program är en arbetsmetod för att komma fram till och förmedla en samsyn på hur vägen och dess närområde ska se ut. Dess syfte är att identifiera frågor om arkitektur och formgivning så att de blir vägledande i det fortsatta arbetet. Målet är att vägen ska upplevas som en helhet där avvägningen mellan tekniska och estetiska aspekter gjorts på bästa sätt. Gestaltningens program ska fungera som ett stöd i arbetet med vägar för en mängd olika yrkesgrupper, såväl inom den kommunala planeringen som ansvariga för drift och underhåll.

(*Gestaltningens program - en vägledning*, 2004)

### Upplägg för gestaltningens programmet

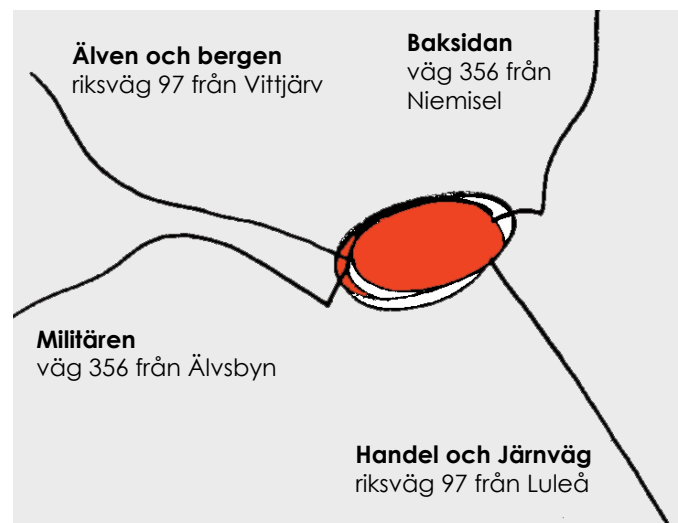
Gestaltningens programmet är uppdelat i de olika delsträckor som beskrivs i karaktärsanalysen av infarterna. Utöver dem har även viktiga punkter/platser som cirkulationsplatser och rastplatser fått en egen rubrik. Aspekter som behandlas är bland annat de som tagits upp som viktiga punkter under rubriken *Fallstudier*, såsom vegetation, ljussättning, skyltning, vägutformning och planering av marken vid sidan om vägen. Punkten planering syftar på fysisk planering och tar upp det som är viktigt att ha i åtanke vid exploatering och nyetablering. I samband med en ombyggnad av riksväg 97 mellan Södra Sunderbyn och Boden, och en omdragning av riksvägen genom Boden, får dock utformningen av väg och

vägmiljö desto större konsekvenser för landskap och stadsbild. Gestaltningens programmet tar därför även upp aspekter som berör eventuella större ingrepp i landskapet, som planskilda trafikplatser och broar.

### Läsanvisning

Gestaltningens programmet är strukturerad på samma sätt som *Karaktärsanalys av infarterna*. Vissa typer av områden förekommer längs flera av sträckorna tex *Odlingslandskap* och *Gles stad*. Där en viss typ av område förekommer första gången tas alla aspekter upp, men när karaktären återkommer på fler ställen berörs endast de eventuella punkter som är specifika för det enskilda området.

I gestaltningens programmet benämns infarterna även med de karaktärsnamn som framkommit i Karaktärsanalysen:



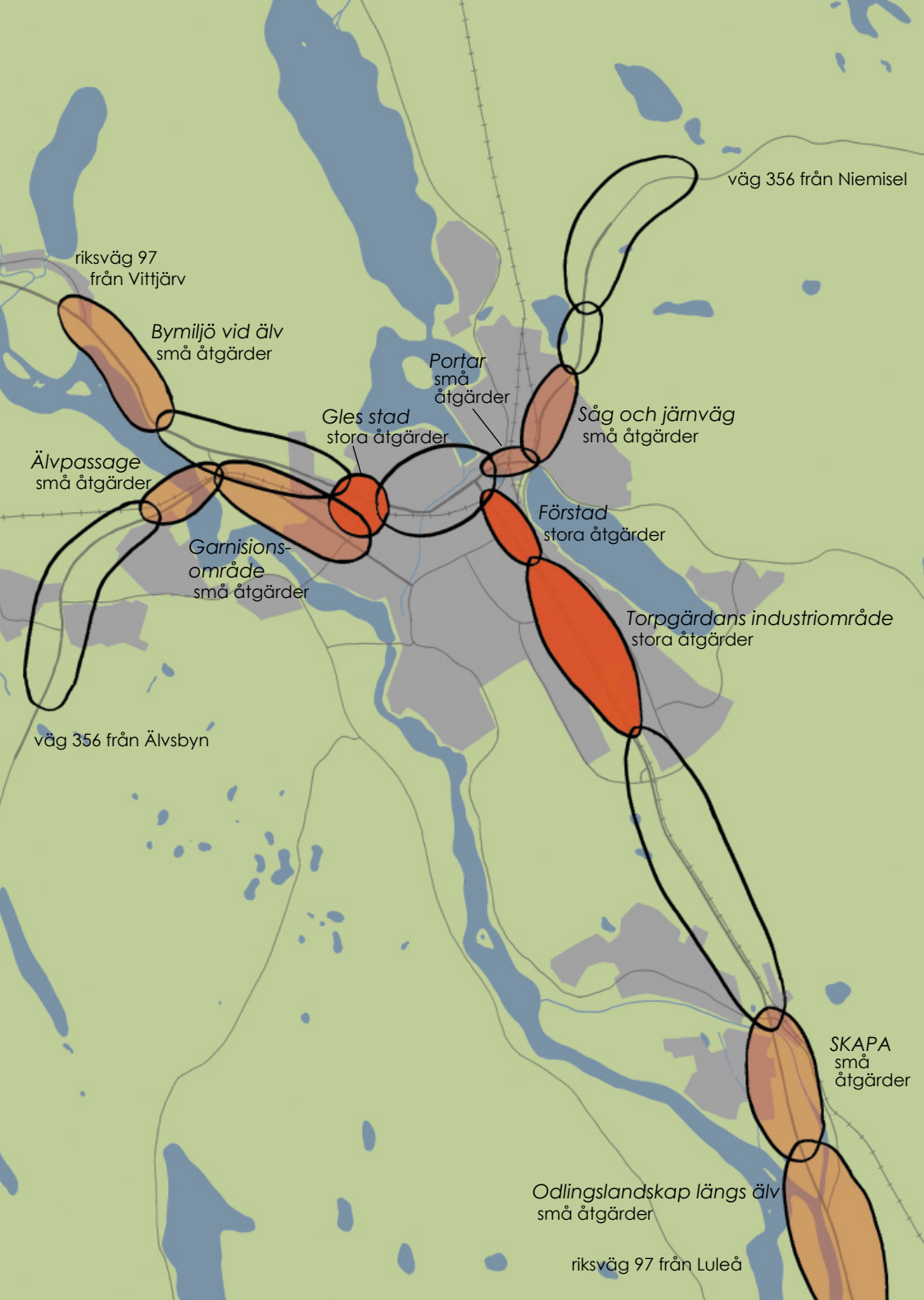


# GESTALTNINGSPROGRAM

## Åtgärdsområden

Områden som kräver stora åtgärder (mörkröda) är längs riksväg 97 från Luleå; *Torpgårdans industriområde* och *Förstad*, samt längs riksväg 97 från Vittjärn och väg 356 från Älvsbyn området *Gles stad*.

Områden som kräver små åtgärder (ljusröda) är längs riksväg 97 från Luleå; *Odlingslandskap längs älven* och *SKAPA*. Längs riksväg 97 från Vittjärn; *Bymiljö vid älv*. Längs väg 356 från Älvsbyn; *Älvpassage* och *Garnisonsområde*, och längs väg 356 från Niemi-sel; *Såg och järnväg* samt *Portar*.



# GESTALTNINGSPROGRAM

## Handel och järnväg - rv 97 från Luleå

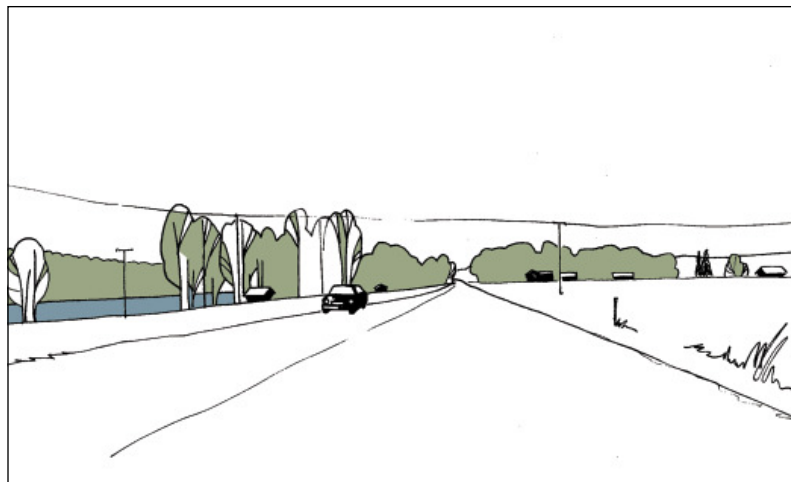
### Odlingslandskap

#### Mål

Det småskaliga, ålderdomliga och älvnära odlingslandskapets karaktär med utsikter mot vatten och gårdar ska kunna upplevas.

### Vegetation

Landskapets öppna karaktär förstärks genom att vägens sidoområde hålls fritt från sly och växtlighet i anslutning till vägen gallras eller stammas upp. Genom att röja vegetation skapas också utsikter mot berg, vatten och gårdar.



Odlingslandskapets öppna karaktär ska bevaras och förstärkas.

### Utrustning

#### Belysning

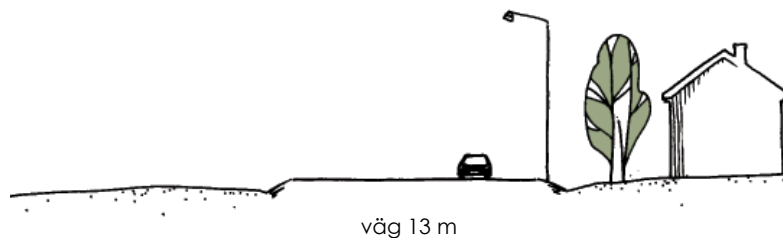
I odlingslandskapet ska högre belysning användas i så liten utsträckning som möjligt. Högre belysningsstolpar placeras så att de inte stör landskapets öppna karaktär, tex intill husväggar, skog eller höga träd. Master eller armaturer på långa armar ska ej användas.

#### Skyltning

I odlingslandskapet ska den skyltning som förekommer vara lågmäld. Undvik nya element för skyltning.

### Vägutformning

Vägen ska följa det öppna och flacka landskapets topografi. Vid ny- eller ombyggnation ska uträtning av kurvor, breddning och höjning av vägprofil undvikas. Utformningen av sidoområden ska göras så att bankhöjderna hålls nere och vägens slanter ansluter mjukt till åkermarken. Dikena ska vara så små som möjligt.



Sektion i skala 1:400. Eventuell belysning av väg i öppet landskap ska placeras så att de inte stör landskapets öppna karaktär.

## Trafikplatser

Trafikplatser är nya storskaliga element i landskapet och ska placeras väl inpassade i omgivande terräng och ges en omsorgsfull gestaltning. Skärningar, slänter och markmodelleringar måste därför ha en naturlig karaktär och en god landskapsanpassning, vilket innebär mjuka former som infogar sig i den naturliga terrängen. Synliga deponier av överskottsmassor ska undvikas. Där deponi är nödvändigt ska massorna formas så att de ansluter naturligt till omgivande mark och landskap.

## Broar

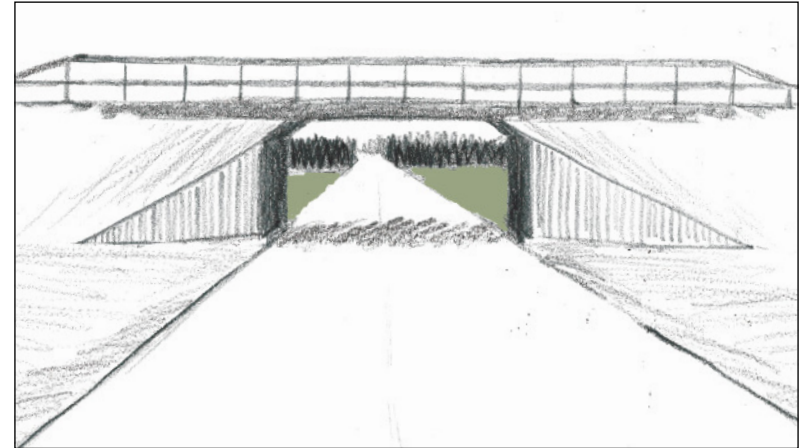
Val av bro påverkar också hur stort ingrepp trafikplatsen gör på landskapsbilden. En tunn, smäcker bro med ett broräcke som har god genomsikt är att föredra. Det viktigaste är dock att bron blir tillräckligt lång för att den ska ge intryck av att ha "passats in" i landskapet. Med en lång bro kan onaturliga fyllningar undvikas.

## Parallellvägar

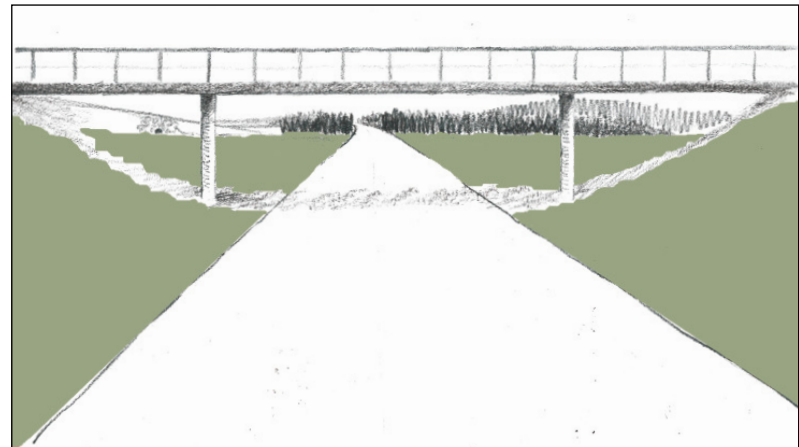
I samband med byggande av mitträckesväg tillkommer ett parallellvägnät. Där befintliga vägar används som parallellvägar sker ingen större förändring. I det småskaliga odlingslandskapet kan parallellvägnätet infogas i den befintliga strukturen genom att de nya vägarna placeras så att de får en lägre höjd, och grundare diken än riksvägen.



Principsektion över parallellväg i odlingslandskap.



En kort bro innebär ett större ingrepp i landskapsbilden medan en lång bro ger en godare upplevelse av landskapet.







## Järnvägsrakan

### Mål

Vägens raka sträckning parallell med järnvägen och med Degerberget i blickfånget ska bevaras.

*Inga åtgärder föreslås*

## Torpgårdans industriområde

### Mål

Området ska ges en prydligare och mer välkomnande karaktär. Bodentravet och travvägens parkstråk ska förstärkas.

### Vegetation

Sly i närhet av väg och järnväg röjs kontinuerligt för ett mer vårdat intryck. Det gröna stråket längs travbanan förstärks genom att grupper och solitärer av lättskötta arter, exempelvis björk, hägg, rönn eller cembratall planteras för att ge en ordnad och parklik karaktär. Detta gör även att miljön kring industrierna får en mer ordnad struktur.

### Utrustning

#### Belysning

Master eller armaturer på långa armar ska ej användas.

#### Skyltning

Skyltportal över vägen vid avfarten mot Torpgårdans västra industriområde bör tas bort eftersom den inte behövs och stör landskapsbilden. Skyltportalen ersätts med skylt i vägrenen. Skyltar ska placeras på verksamheternas fasad, dock ej högre än taket.



Riksväg 97 raka sträckning parallell med järnvägen ska bevaras.



Det gröna stråket längs travbanan kan förstärkas och ges en mer ordnad karaktär.

# GESTALTNINGSPROGRAM

## Planering

Området längs vägen ska utformas och skötas så att det får ett enhetligt uttryck vad gäller skötsel och vegetation. Området ska även i fortsättningen präglas av travet.

## Första

## Mål

Områdets stadsmässighet ska förstärkas och det röriga intrycket ska minska.

## Vegetation

En tidigare ombyggnation och avsmalning av vägen från 13 till 8 meter ger goda möjligheter för planteringar i anslutning till vägen. Genom att gränser tas omhand och markeras får området en tydligare struktur. Det öppna vägrummet kan ramas in och förtätas genom enhetliga träd- och buskplanteringar längs väg och i anslutningar till öppna parkeringsytor. Vegetationen ska vara pryddlig och välskött och bestå av arter som inte kräver hög skötsel, exempelvis björk och hägg. Blomsterarrangemang i krukor och amplar ska undvikas.

## Utrustning

*Belysing*

Låg och mer stadsmässigt utformad belysning för gående och mot körbanan, förslagsvis kombinerat på en stolpe, bör användas. Hög trafikledsmässig belysning eller belysning på långa armar ska undvikas.



Förstadens röriga intryck dämpas genom skyltrensning, och vägrummet ramas in med en allé.



# GESTALTNINGSPROGRAM

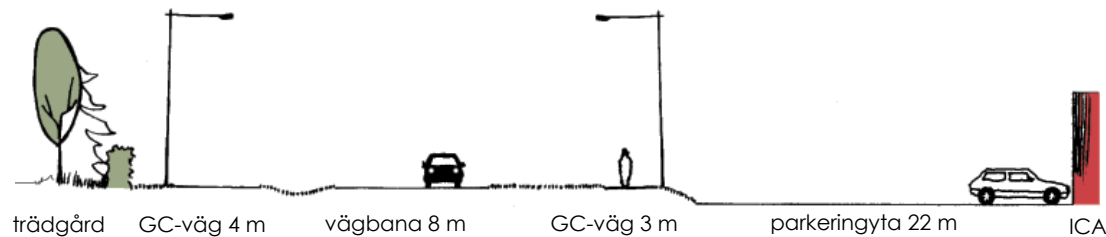
## Skyltning

Fristående skyltar på höga stolpar som Max, Ica-Kvantum, och OKQ8 bör ej förekomma eftersom de är starkt bidragande till områdets röriga struktur. Verksamheter ska placera skyltar på fasaden dock ej på en höjd över taket. Självlysande skyltar ska undvikas.

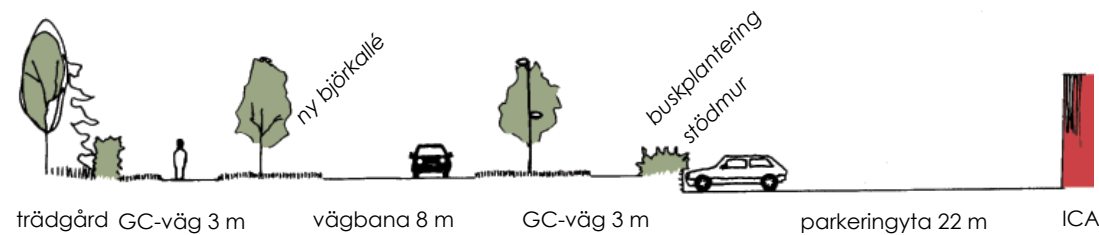
## Väguformning

Vid övergång till förstaden smalnar vägbredden idag av från 13 m till 8 m och följs åt av GC-väg. Väg och GC-väg kan förslagsvis skiljas åt av trädader och buskplanteringar. Detaljutformning av vägen och miljön kring vägen ska hålla god standard, dvs trottoar ska vara plattbelagd, kantstöd ska bestå av granit och planteringar ska vara prydliga.

Sektion i skala 1:400, Förstad före åtgärd



Sektion i skala 1:400, Förstad efter åtgärd



# GESTALTNINGSPROGRAM

## Centrum

### Mål

Vägen genom Bodens centrala delar längs Garnisionsgatan ska upplevas stadsmässig.

### Vegetation

Gräsbevuxna slänter och belagda ytor har hög skötsel och ser prydliga ut. Vegetationen har parkkaraktär och planteringar kompletteras under vår och sommar med enhetliga blomsterarrangemang.

### Utrustning

Utrustning i gatumiljön, såsom soptunnor, belysning, bänkar, cykelställ mm, ska ha en stadsmässig karaktär och följa ett enhetligt tema specifikt för Boden.

### Belysning

Ljuset ska markera var folk går och vistas. Belysningen ska bestå av låg parkbelysning, trafikledsmässig belysning ska undvikas. Fasadbelysning av karaktärsfulla byggnader som kyrkan och Hildursborg ska ha god färgåtergivningsförmåga.

### Vägutformning

Vägens utformning ska anpassas efter stadens gatunät. Trafikledsmässiga vägar med stora vägbredder och flera svängningsfält ska undvikas. Vägbredd ska vara så smal som möjligt. Längs genomfart Garnisionsgatan ligger väg/gata i direkt anslutning till trottoar och åtskiljs av kantsten.



Garnisionsgatan ska ha välskötta grönytor, stadsmässig belysning och asfalterad eller plattlagd trottoar.



## Älven och bergen - rv 97 från Vittjärn

### Bymiljö vid älv

#### Mål

Den nära upplevelsen av älven och berget ska framhävas. Vägens goda anpassning till terräng och bebyggelse ska bevaras.

### Vegetation/Planering

Den starka kontakten med Lule älv ska säkerställas genom att låta området mellan väg och älv hållas fritt från högre vegetation och byggnader.

### Utrustning

#### Belysning

Den befintliga belysningen markerar vägsträckningen genom byn Ågårdan.

### Vägutformning

Vägen genom byn ska upplevas smal. GC- väg är skild från vägen och/eller som trottoar åtskild av kantsten. Vägen ska inte breddas eller rätas ut i höjd eller sidled.

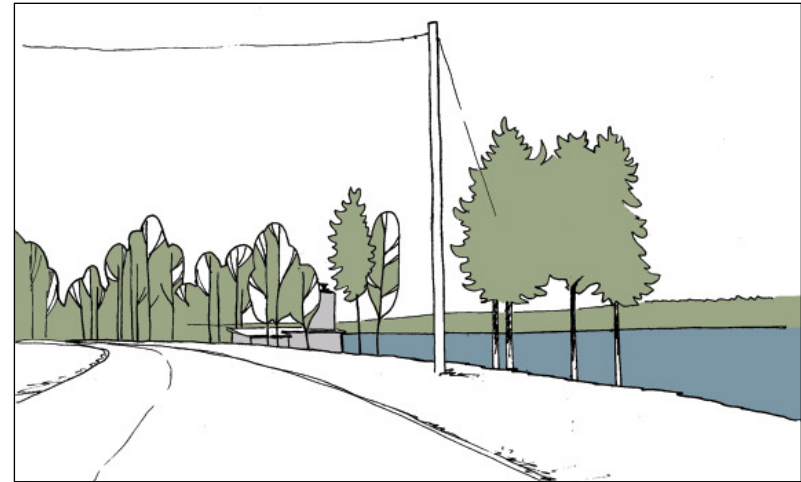
### Militärt område i skog

#### Mål

Områdets karaktär där militärbyggnader skymtas mellan träden ska bevaras.

### Vegetation

Uppkomsten av bryn mot vägen ska förhindras så att upplevelsen av skog blir tydlig.



Kontakten med Lule älv ska bevaras genom kontinuerlig skötsel.



Militära byggnader skymtas mellan träden.

# GESTALTNINGSPROGRAM

## Planering

Den täta barrskogen gör mötet med staden mer definitivt och fungerar även som ett avskiljande område mellan Boden och byn Ågårdan. Exploatering av området bör därför undvikas.

## Gles stad

## Mål

Områdets glesa struktur ska minskas och en tydligare stadsmässighet ska eftersträvas. En karaktär av väg i park ska eftersträvas.

## Vegetation

Den gleshet som kännetecknar området motverkas genom planteringar som fyller upp ”överblivna” ytor. Vegetationen ska ha parkkaraktär, vara prydlig och välskött och bestå av arter som inte kräver hög skötsel, såsom björk, hägg. Blomsterarrangemang i krukor och amplar ska undvikas.

## Utrustning

*Belysning*

Låg och mer stadsmässigt utformad belysning för gående och mot körbanan, förslagsvis kombinerat på en stolpe, bör användas. Hög trafikledsmässig belysning eller belysning på långa armar ska undvikas.

## Skyltning

Nya verksamheter ska skylta på egen fasad, dock ej högre än taket. Fristående skyltar ska undvikas.



Utsikten vid mötet med staden ska behållas.



Vägrummet ska ha en parkkaraktär och inte präglas av stora handelsverksamheter.

## Väguniformning

Vägens övergång till gata ska markeras genom minskad vägbredd och mer utrymme för oskyddade trafikanter. Glesheten kan också motverkas genom att låta GC-väg ligga avskild från vägen.

## Planering

Mötet med bebyggelsen ska ej präglas av stora handelsverksamheter. Enstaka nyetablering bör ej placeras så nära vägen att de stör infartens utblick över staden och ska ta hänsyn till områdets parkkaraktär. Stora parkeringsytor ska vara ”gömda” från vägen och infarter till ny bebyggelse ska ske från befintliga infarter. Ny bebyggelse ska ha samma riktning/placering som vägen eller tvärs vägen för att inte skapa fula restytter.

## Militären - v 356 från Älvsbyn

### Skogsmark

*Inga åtgärder föreslås.*

### Älvpassage

*Mål*

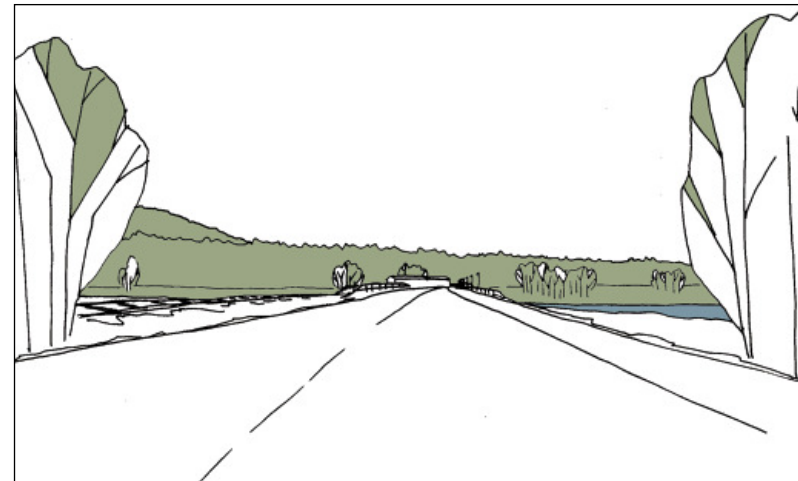
Det öppna älvlandskapet ska tydliggöras och framhävas.

### Vegetation

Vegetationen på båda sidor om vägen nere vid älven ska hållas öppen så att upplevelsen av vattnet blir mer påtagligt.



Vegetationen vid älvpassagen öppnas upp och de höga belysningsstolparna byts ut mot en lägre variant som inte hindrar utsikten mot vattnet.



# GESTALTNINGSPROGRAM

## Utrustning

### Belysning

På bron över älven byts de idag höga belysningsstolparna ut mot lägre belysning på låg stolpe eller broräcke avsedda för GC-vägen.

## Garnisonsområde

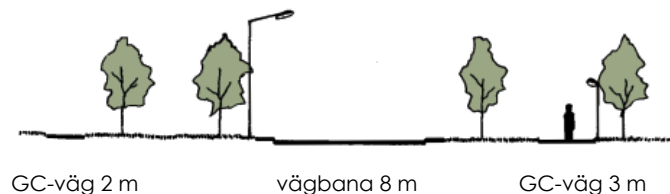
### Mål

Områdets starka arkitektoniska helhet ska bibehållas och förstärkas.

### Vegetation

Vegetationen består av alléer av björk, *Betula pendula*. Gamla och sjuka träd ska ersättas med friska genom allérestauration. Vid en eventuell restaurering ska avverkning och nyplantering ske i etapper för att undvika alltför stora och negativa konsekvenser för stadsbilden. I anslutning till hus och på tomma eller ”överblivna” områden kan träd i strikta former, tex pelarpoppel, planteras.

Sektion i skala 1:400,  
Garnisonsområdet längs Sveavägen före åtgärd



## Utrustning

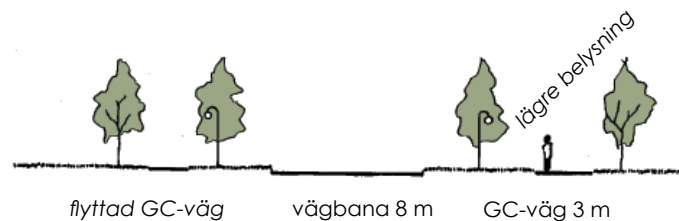
### Belysning

Ljuset intill vägen ska även framhäva trädens stammar och grenverk. Belysning på låg stolpe ska vara riktad mot GC-väg. De gamla vackra militärbyggnaderna fasadbelyses med ljus med god färgåtergivningsförmåga. För att få en god effekt av objektbelysning måste det omgivande ljuset vara dämpat. Höga master och belysning i vägens mitt som stör vyn mot Ing 3 ska undvikas.

### Skyltning

De militära byggnadernas fasader ska hållas fria från skyltar. Nya verksamheter ska skylta på byggnaderna, alternativt vid entrén. Stora skyltar får inte skymma eller störa upplevelsen av området.

Sektion i skala 1:400,  
Garnisonsområdet längs Sveavägen efter åtgärd





# GESTALTNINGSPROGRAM

## Väguniformning

Väg och GC-väg skiljs åt av trädrader, vilka eventuellt kan skyddas av ett räcke mot vägen. Vägens raka sträckning ska inte brytas.

## Planering

Områdets pampiga karaktär ska bevaras. Vägens raka sträckning får inte brytas och ska utgöra stommen för framtida etableringar och byggnationer i området. Nya byggnader ska passa in i nuvarande mönster, dvs byggnaderna ska inte ligga kloss mot vägen utan ha en uppfart/angöringsyta/entré framför huset på samma sätt som befintliga byggnader.

## Gles stad

Se avsnitt *Gels stad* under *Älven och bergen - riskväg 97 från Vittjärn*.

## Baksidan - v 356 från Niemisel

## Tät skog

*Inga åtgärder föreslås*

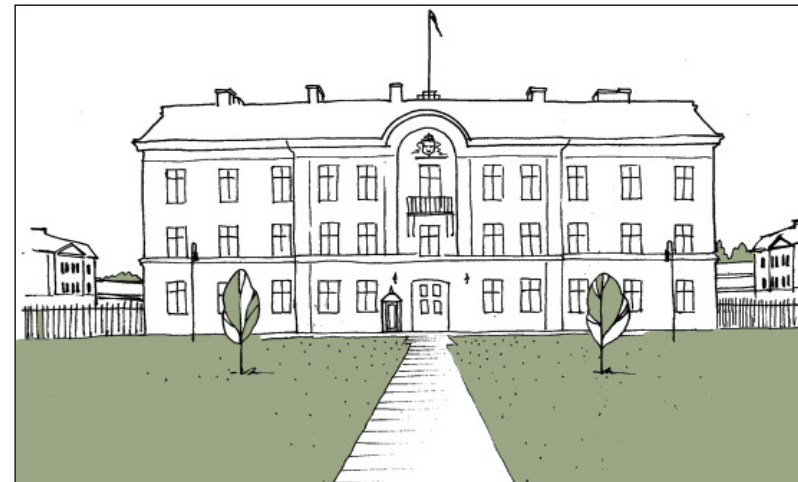
## Odlingsmarker

Se avsnitt *Infarten - riksväg 97 från Luleå*.

*Inga åtgärder föreslås*



Alléer är kännetecknande för Garnisonsområdet.



De gamla militärbyggnaderna har pampiga entrétor, idag med nyplanterade träd.

# GESTALTNINGSPROGRAM

## Såg och järnväg

### Mål

Området ska vara välvårdat och ges en välkomnande karaktär.

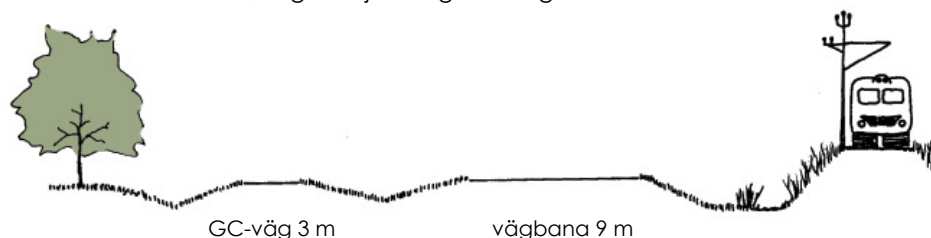
### Vegetation

Träd stammas upp och sly hålls undan vid såg och järnväg för att ge ett prydligare intryck. Uppstammade träd sköter sig själv bättre och kräver inte skötsel i samma utsträckning som ett fullständigt borttagande av sly. Rader av träd minskar även insynen mot såg och järnväg.

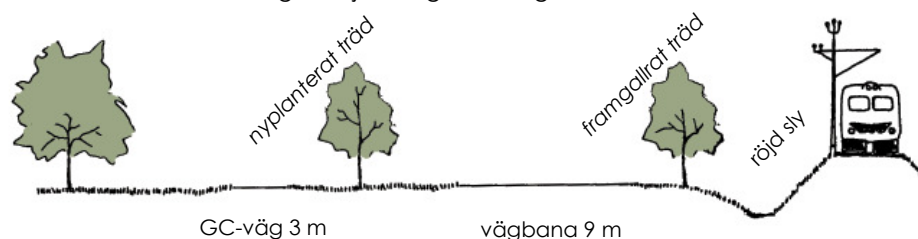
### Vägutformning

Träd och /eller buskar planteras för att avgränsa GC-väg från vägen.

Sektion i skala 1:400, Såg och järnväg före åtgärd



Sektion i skala 1:400, Såg och järnväg efter åtgärd



## Portar

### Mål

Utsikten över Svarthbyträsket ska framhåvas och portarna ska markera gränsen till staden.

### Utrustning

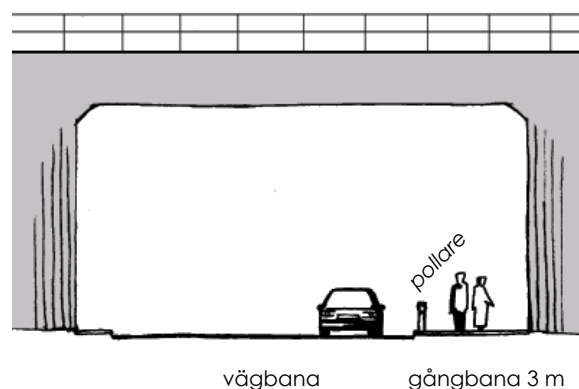
#### Belysning

Befintlig belysning vid den smala bron tas bort och istället ljussätts bron för att tydliggöra den som port. Belysningen i viadukten ersätts med belysningspollare som även fungerar som avskiljare mellan väg och trottoar.

#### Skyltning

Skyltportarna vid korsningen ska ersättas med skyltar i vägrenen för att inte skymma utsikten över Svarthbyträsket.

Sektion i skala 1:400, Port - viadukt



Gångbana med belysningspollare som även fungerar som skydd mot vägen.

## Generella riktlinjer

### Viktiga platser/punkter

#### Cirkulationsplatser

Cirkulationsplatser i staden ska ha planteringar med ett enhetligt och lågmålt uttryck, med ett tema som anknyter till landskapet runt omkring exempelvis tall, ljung och liknande. Belysningen ska vara låg och endast markera cirkulationsplatsen. Höga master som stör sikten framåt ska undvikas. Endast småskalig anvisningsskyltning får förekomma, undvik reklamskyltar.

Undvik också att ersätta korsningar i centrum med cirkulationsplatser eftersom det bryter det traditionella gatustrukturen i staden.

#### Informations- och rastplatser

Vid informations- och rastplatser kan det med fördel finnas enstaka solitärer eller grupp/ grupper av träd som skydd. Även vegetation och planteringar på den gröna kil som avgränsar rastplatsen från vägen utgör ett visuellt skydd. Ljus från belysta informations tavlor och kartor kompletteras av lägre belysning vid sittplatser. Informationsplatser ska placeras i ett attraktivt läge längs infarterna, det vill säga inte i en mörk skog eller vid industrier. Välj om möjligt en plats där man har utsikt mot något specifikt för Boden eller det omgivande landskapet, skön natur, vatten eller karaktärskapande byggnader.

- Rastplatsen i Sävast vid riksväg 97 från Luleå flyttas till ett attraktivare läge vid Sävastån.
- Informationsplatsen längs riksväg 97 från Vittjärn kan få en bättre kontakt med staden om tallskogen mot bebyggelsen gallras så att platsen får en slags pelarsalskaraktär och blir ljusare och mer välkomnande.



Ett attraktivare läge för rastplatsen vid riksväg 97 från Luleå med utsikt över Sävastån och Lule älv.



Ny placering för informationsplats vid väg 356 från Niemisel med utsikt mot hästhagar och odlingsmark.

# GESTALTNINGSPROGRAM

- Informationsplatsen längs väg 356 från Niemisel flyttas från sågen till en attraktivare plats i närheten av Storavans våtmarksområde norr om sågen och med utsikt över landskapet.

## Ljussättning

Ljussättningen syftar till att framhäva Bodens identitet och markera karaktärsskapande element.

- I Staden: Ljussättningen på Hildursborg byts till ett vitt ljus som återger den blå färgen.
- Rv 97, Luleå: Längs den raka sträckan i mörk skog där väg och järnväg går parallella ljussätts järnvägsstolparna med ett svagt ljus för att framhäva Bodens identitet som järnvägsknut.
- Rv 97, Vittjärv: Kyrkan ljussätts med ett kraftigare ljus så att det syns tydligare på håll genom skogen.
- väg 356, Älvsbyn: Värmeverket ljussätts så att den röda siluetten blir synlig som landmärke även i mörker.



Värmeverket ljussätts svagt så att det syns tydligare i mörker.



# GESTALTNINGSPROGRAM

## Utsikter

Utsikterna syftar till att framhäva Bodens identitet och markera karaktärsskapande element.

- Rv 97, Luleå: Utsikten mot Sävstaklinten och dess skottglugg för kanoner ska synliggöras genom röjning. Denna utblick är dock starkast då man åker ut från Boden.
- Rv 97, Vittjärv: Vegetationen på vägens nordöstra sida gallras för ett siktstråk ner mot kyrkan.
- väg 356, Niemisel: Framhäv bergen på andra sidan Storavan genom att rensa bort en del sly och bilda små dungar istället för en ”ridå” vid strandkanten.
- väg 356, Älvsbyn: Öppna upp vegetationen intill älven strax innan bropassagen genom rejäl röjning/gallring på båda sidor om vägen.



Bergen på andra sidan Storavan längs väg 356 från Niemisel görs synliga genom gallring.



Älven vid väg 356 från Älvsbyn görs synlig genom gallring på båda sidor om vägen.



# ALTERNATIV FÖR RIKSVÄG 97

## Inledning

Här presenteras tre olika alternativ till ny sträckning för riksväg 97 genom Boden och dess infart från Luleå, samt det förslag som kommunen framställt.

Förslag 1 (gul sträckning) innebär att dagens infart bibehålls men att riksväg 97 svänger av mot väster och följer Travbaneleden fram mot Ing 3 och vidare längs Sveavägen mot Vittjärv.

Förslag 2 (röd sträckad sträckning) har samma sträckning som förslag 1 men anslutningen till Travbaneleden sker genom en rondell. Denna rondell kopplar även samman Torpgårdens båda industriområden via en planskild korsning under järnvägen.

Förslag 3 (orange sträckning) innebär att riksväg 97 och infarten från Luleå svänger av från dagens sträckning strax innan avfarten till Torpgårdsleden. Vägen följer sedan Torpgårdsleden, Travbaneleden och Kyrkgatan in mot centrum.

Kommunens förslag (blå sträckning) innebär att riksväg 97 liksom förslag 1 och 2 svänger av mot väster och följer Travbaneleden fram mot Ing 3 och vidare längs Sveavägen mot Vittjärv. Förslaget grundar sig på behovet av att koppla samman Torpgårdens två industriområden samt leda genomfartstrafik utanför centrum. Förslaget tar hänsyn till militära intressen som idag inte längre är aktuella, eftersom Ing 3 lagts ner och mark som tidigare tillhört militären snart kommer att köpas upp av Bodens kommun.

Kartan visar hur kommunens förslag tydligt lösgör sig från stadens befintliga väg- och gatunät med sina storskaliga former och utträtade kurvor.





# ALTERNATIV FÖR RIKSVÄG 97

## Förslag 1 - bibehållen infart

Infarten till Boden kännetecknas idag av det starka uttryck som den raka vägsträckningen parallell med järnvägen ger. Även om en ny sträckning längs Travbaneleden föreslås för riksväg 97 kan den gamla vägen bibehållas och infarten fortfarande utgöras av den raka vägen in mot centrum.

I förslag 1 markeras infarten med en enkel björkallé och vägen/gatan från Bodentravet in mot och genom centrum ges en mer stadsmässig prägel. Travbaneleden utformas istället som en större väg med ett generösare vägrum omgiven av naturlika planteringar. Eftersom genomfartstrafik förväntas ta Travbaneleden kan gatan genom centrum tillåtas bli smal med mer utrymme för oskyddade trafikanter och planteringar. Genom att markera gränserna mellan gaturum, tomtmark och parkeringar med hjälp av träd, buskplanteringar och häckar ges området *Förstad* en mer stadsmässig prägel. Vegetationen fungerar som "väggar" som både avgränsar och krymper gaturummet så att vägen upplevs smalare och mer intim.

### Positivt

- Bibehållen infart med kännetecknande raksträcka parallell med järnvägen
- Återskapande av en del av den gamla björkallén
- Inga stora ingrepp i stads- och landskapsbild
- En förstärkning av *Förstadens* stadsmässighet

### Negativt

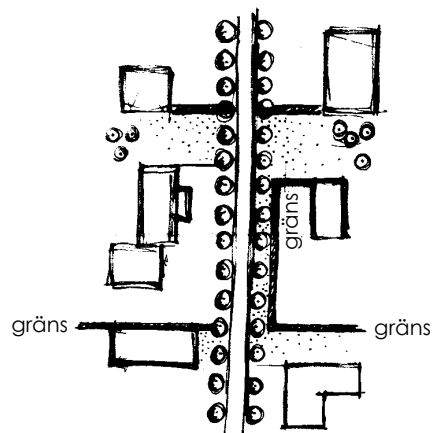
- Inga egentliga negativa konsekvenser för infarten. Dock ges ingen möjlighet att tillgodogöra koppling mellan Torpgårdans östra och västra industriområde.



0 500 1000 1500 m



## ALTERNATIV FÖR RIKSVÄG 97



Principskiss på tydliggjorda gränser mellan olika verksamheter.  
Genom häckar och planteringar skapas en mer ordnad struktur  
och starkare rumskänsla.



Dagens infart präglas av järnvägen och dess slybevuxna bank. Genom att hålla undan sly och plantera en allé blir infarten både vacker och välkomnande.





# ALTERNATIV FÖR RIKSVÄG 97

## Förslag 2 - rondell och planskildhet

I förslag 2 föreslås en ny rondell vid riksväg 97 placerad mellan Bodentravet och Torpgårdans västra industriområde. Rondellen binder samman riksväg 97 med Torpgårdans östra och västra industriområden. En planskild korsning under järnväg leder trafik mot Gamla Lulevägen i öster. Från rondellen går nya riksväg 97 längs Travbaneleden genom en ny cirkulationsplats, vilken binds samman med Kyrkgatan, och vidare förbi Ing 3. En tredje och sista rondell leder riksväg 97 vidare längs Sveavägen mot Vittjärn.

Eftersom genomfartstrafiken kommer att ledas utanför centrum kan detta förslag innebära förändrade förutsättningar för handel och näringsliv.

Förslaget ger möjlighet till två olika infartsvägar mot centrum. Den första utgörs av nuvarande riksväg 97 från Luleå med start i nya rondellen vid Bodentravet genom *Förstaden* och fram till Bodån. Lulevägsinfarten som kan tillåtas bli smal och mer stadsmässig markeras med en pampig björkallé, såsom den en gång gjorde.



0 500 1000 1500 m



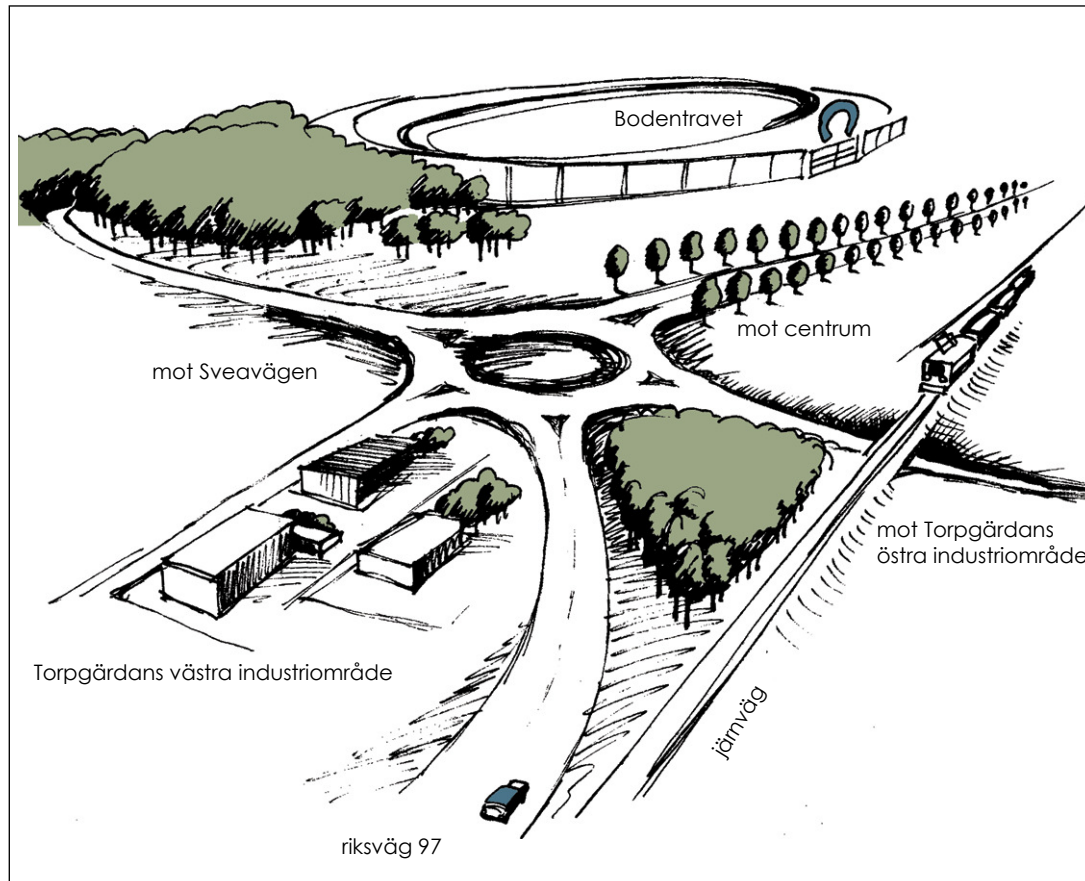
# ALTERNATIV FÖR RIKSVÄG 97

Riksväg 97 får ny sträckning och en rondell föreslås mellan Bodentravet och Torpgårdans västra industriområde.

Efter rondellen leder riksväg 97 in på Travbaneleden och vidare mot Sveavägen och Vittjärn.

Torpgårdans västra och östra industriområden sammanbinds med en plan-skild korsning under järnvägen.

Infarten mot Bodens centrum markeras med en pampig björkallé.



## ALTERNATIV FÖR RIKSVÄG 97

Den andra infartsvägen utgörs av Kyrkgatan med start i andra rondellen längs Travbaneliden. Denna infartsväg går genom villaområdet Brokläppen under järnvägen fram till Bodån. Från rondellen fram till bostadsområdet markeras infartsvägen med en ståtlig tallallé som knyter an till den befintliga vegetationen i området.

Cirkulationsplatsen vid Kyrkgatan placeras i linje med befintlig väg för att anknyta till befintlig gatustruktur.

Cirkulationsplatsen vid Ing 3 placeras på Bodåns östra sida där dagens korsning ligger, på så vis bevaras Sveavägens raka sträckning. Med ett mindre intrång på Ing 3: s entréväg och byggande av några lägre stödmurar kan en liten cirkulationsplats infogas i den befintliga strukturen.

### Positivt

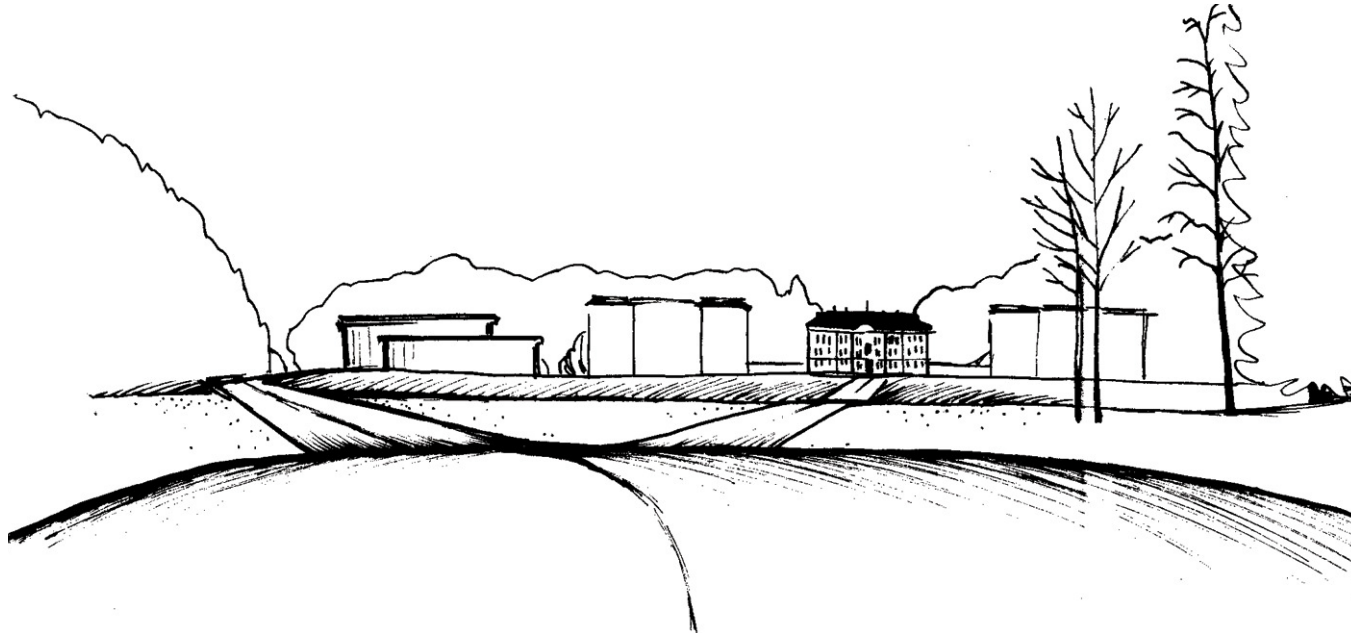
- Kyrkgatans infartsväg går rakt in i Bodens absoluta centrum.
- Lulevägens infartsväg präglas återigen av en björkallé.
- Bodens identitet som gammal militärstad framhävs.
- Framkomligheten längs riksväg 97 antas öka och andelen genomfartstrafik i centrum minska.

### Negativt

- Kännetecknande raksträcka parallell med järnvägen försvinner helt.
- Radikal förändring av stads- och landskapsbild.
- Genom den planskilda korsningen bildas ett djupt ”hålrum” invid vägen.
- Försämrade förutsättningar för handeln i området *Förstad*.

## ALTERNATIV FÖR RIKSVÄG 97

I kommunens förslag föreslås en ny rondell som tillsammans med en ny bro innebär mycket stora terrängingrepp och riskerar att bli dominerande. Det mäktiga centralperspektivet mot Ing 3 som präglar platsen idag påverkas också kraftigt och den arkitektoniska helheten splittras.



Förslag 2 bevarar vägens centralperspektiv genom att placera en rondell vid dagens korsning framför Ing 3.

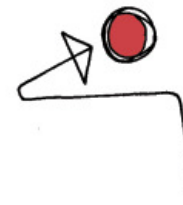




# ALTERNATIV FÖR RIKSVÄG 97

## En annan väg

Förslag 3 grundar sig på ett annat sätt att se på infartens problem. Genom att söka efter huvudproblemet med dagens infart kan man hitta andra lösningar än bara ytlig förbättring och försköning. Huvudproblemet för Bodens infart består i att vägen inte går rakt in i centrum och därmed missar man som trafikant det direkta mötet med staden.



Princip för dagens väg in till centrum.



Princip för ny väg in mot centrum.

I samband med att Ing 3 och AF1 inte längre kommer att tillhöra militären finns det idag plats för ett stort utvecklingsområde i nära anslutning till stadens centrum. Det pågående projektet *Boden development project* diskuterar utvecklingsmöjligheter för Boden där AF1, Ing 3 och Bodentravet står i centrum för en mängd olika nyetableringar och satsningar. Projektet kan ses som en del i att utveckla "det nya Boden" som inte bara visar upp sin historia och svunna storhetstid utan blickar framåt och vågar anta nya utmaningar. Det expansiva området kring AF1 skulle i framtiden kunna

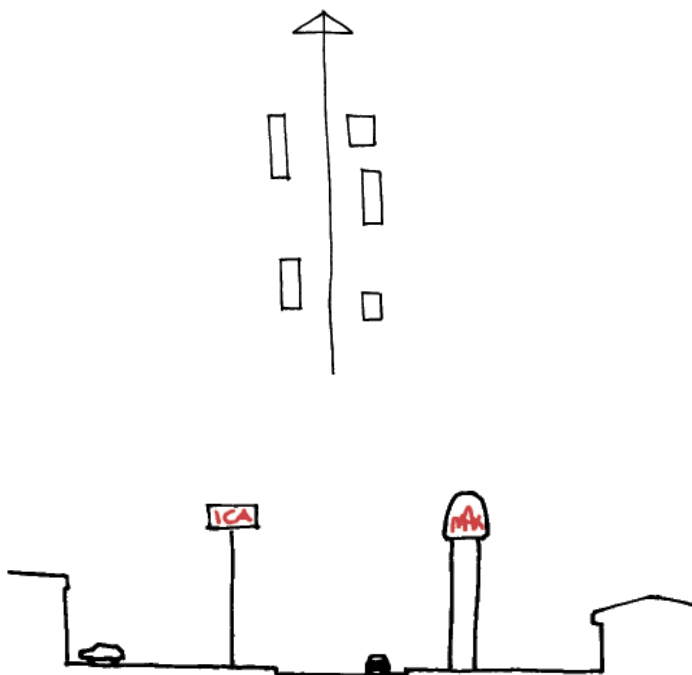


# ALTERNATIV FÖR RIKSVÄG 97

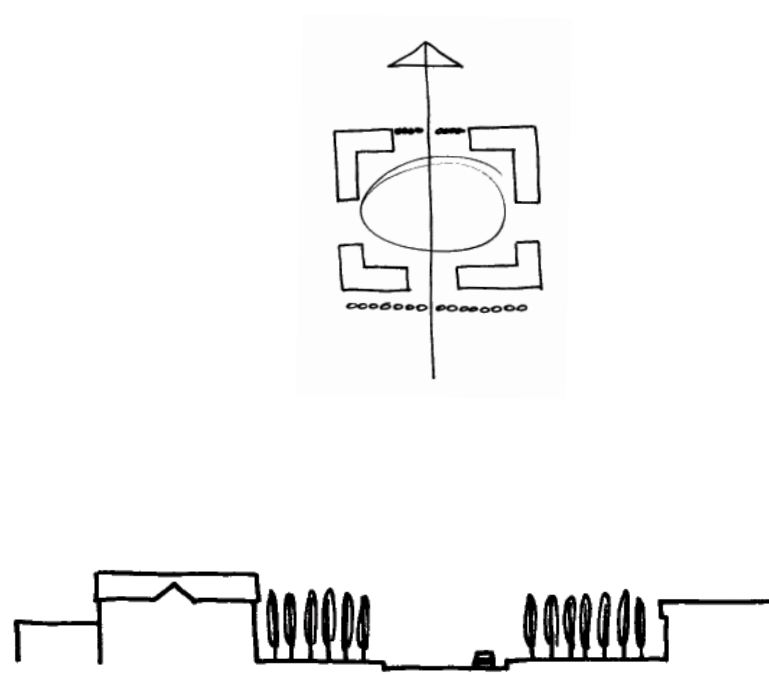
fungera som samlande punkt för de många spridda anläggningarna i Boden, såsom Nordpoolen, forten, campingen, fisket mm och där den nya infarten till Boden utgör en viktig del.

Det är av största vikt att det framtida utvecklingsområdet kring AF1 planeras för att bli en del av staden och inte upplevas som

ett enskilt område. Dess läge utmed en viktig väg ger goda förutsättningar för etablering av handel och andra verksamheter. Vid nyetablering måste bebyggelse och utformning av vägar och gator anpassa sig till de planer som upprättas för området, för att undvika en slumpvis och intetsägande struktur. Vid planeringen av området ska utgångspunkten vara plats - inte väg.



Principer för område planerat med **väg** som utgångspunkt.



Principer för område planerat med **plats** utgångspunkt.



# ALTERNATIV FÖR RIKSVÄG 97

## Vägsträckning

Förslag 3 visar en ny sträckning för riksväg 97 som utgörs av vägarna Torpgårdsleden, Travbaneleden och Kyrkgatan. Denna infart leder genom det öppna odlingslandskapet Lorven. Landskapet kännetecknas av småkuperade öppna marker med fristående små lador och ridskolan med dess hästhagar, bild 1 och 2.

Vägen passerar västra Torpgårdens industriområde som upplevs småskaligt, kuperat och relativt ordnad, bild 3.

Där nuvarande Torpgårdsleden övergår i Travbaneleden passeras Bodentravet och det framtida utvecklingsområdet kring AF1, bild 4. De pampiga militärbyggnaderna vid Ing 3 syns på avstånd.

Vid rondellen där vägen övergår i Kyrkgatan ligger kyrkan rakt i blickfånget. Vägen fortsätter genom villaområdet Brokläppen för att därefter gå under en järnvägsbro, bild 5 och 6. Bron fungerar som en port in till staden eftersom bebyggelsen därefter blir mer stadsmässig.

Strax efter passagen under bron korsar man Bodån och når stadens centrum, bild 7. Längre fram når Kyrkgatan stadens centrumpunkt Medborgarplatsen, bild 8.



**1** Fristående små lador i öppet odlingslandskap vid infartens början.



**2** Hästhagar med vita staket vid ridskolan.





# ALTERNATIV FÖR RIKSVÄG 97

## Positivt

- Infartens första del går genom ett vackert odlinglandskap.
- Stora möjligheter att planera framtida etableringsområden från grunden.
- Infartsvägen får ett för Boden kännetecknande landmärke
- Järnvägsbron fungerar som en tydlig port in till stadens centrala delar.
- Vägen leder rakt in i stadens kärna, Medborgarplatsen.
- Förbiresande lockas lättare in till stadens centrum.

## Negativt

- En ökning av trafiken i det öppna landskapet.
- Försämrade förutsättningar för verksamheter i området *Förstad*.



7 Vid Bodån når man Bodens centrum.



8 Framme vid Medborgarplatsen börjar gågatan och Bodens shoppingstråk.

# SLUTDISKUSSION

## Problem och lösningar på olika nivåer

Infartsproblematiken är inte något nytt fenomen och lösningar på problemen brukar vanligen bestå i att på olika sätt försköna vägrummet. Dessa lösningarna kan till exempel vara att skapa riktlinjer för skyltning, belysning och ljussättning, plantering av rumsbildande och/eller karaktärsskapande vegetation samt röjning och gallring för utblickar och siktstråk.

Problemet med Bodens infart från Luleå går dock inte helt att lösa med ovan nämnda åtgärder eftersom problemet också kan ha sin grund i vägens sträckning. Rent generellt ger en infart med god förankring till stad och landskap en upplevelse av både det omkringliggande landskapets särdrag och stadens karaktärsskapande element, samt har en naturlig sträckning in mot stadens centrum. Dagens infarten från Luleå till Boden går dock ett område med svag förankring både till staden och det omgivande landskapet.

Problemet med Bodens infart från Luleå kan även bero på den fysiska planeringen av området kring vägen. Eftersom infarten är en strategisk plats för utrymmeskrävande verksamheter som drar fördel av närheten till en större transportled, har trista handelsområden och anonyma industrier uppkommit i anslutning till vägen. Denna typ av områden behöver inte nödvändigtvis upplevas som fula, anonyma och intetsägande. Med god planering och krav på skötsel går det att skapa enhetliga och prydliga miljöer även i dessa områden.

Infartsproblematiken kan med andra ord grunda sig på ett antal olika orsaker och därför också lösas på olika nivåer, genom till exempel skötsel, ombyggnation och i den fysiska planeringen.

I planeringen är det av största vikt att inte bara försöka lösa diverse delproblem eller tillgodose och jämkna en mängd olika behov – utan helt enkelt om att framhäva stadens karaktär.

Stadens karaktär kan framhävas genom att i planeringen/gestaltningen inte enbart fokusera på att lösa problem utan försöka se ett sammanhang där man utgår från vad staden *är*. Drar man det till sin spets handlar det om att planera staden på en övergripande nivå där gator och vägar även får vara en del i stadsplaneringen.

### Viktigt att tänka på:

- Infarten bör ses som en del i stadsplaneringen på samma sätt som till exempel ett torg eller en park. Genom god planering och gestaltning kan man undvika att ekonomiska aspekter och olika aktörers enskilda intressen styr utvecklingen.
- Genom att formulera mål för olika områden kan planeringen bli tydligare och mer bestämd så att en god grund för kommande utvecklingsområden skapas.
- Vägen ska ses som en kedja av platser – inte som ett linjärt flöde. Detta innebär att skapa infarter och vägar som är något i sig själva och inte bara fungerar som transportleder.

## Hinder och möjligheter för attraktiva infarter till Boden

Det finns goda förutsättningar att utveckla Bodens infarter, men för att lyckas krävs en gemensam helhetssyn och ett nära samarbete mellan olika förvaltningar och aktörer. Under arbetet med detta examensarbete har vissa hinder och möjligheter kunnat urskiljas.

### Hinder

- Bristande samarbete mellan olika intressenter och förvaltare i Boden tex kommun, Banverk, Boden turism, enskilda fastighetsägare och näringsidkare.
- Bristande helhetssyn där man utgår från egna intressen.
- Fokus på att tillfredställa krav istället för ett helhetsgrepp. Detta betyder att planeringen ofta får en underordnad roll i förhållande till viljan att locka företag och verksamheter.

### Möjligheter

- En helhetssyn med gemensamma mål för Boden och dess infarter.
- Samordnad planering, drift, skötsel och etablering.
- Samarbeta med visioner om Boden.
- Utveckla AF1-området och Ing 3.
- En tydligare och mer bestämd planering som bygger en grund för kommande utvecklingsområden.



# TACK

Mats Sjöberg för all stöd och hjälp.

Sture Berglund för inspiration.

Vägverket Region Norr

Bodens Kommun

Tage Englund, Parken

Kennet Enbom, Gatukontoret

Robert Johansson, Mark och plan

Karin Rönnbäck, Arkivarie

Anna Nilsson, Mark och plan

Göte Sundberg, Informationskontoret

Jalle Svanberg, Boden turism

Kristina Öhman och Björn Fredriksson, BÖFF

## Litteratur

Bergmark R, *Bodens kommun, från forntid till nutid*, 1943

Dyrssen G, *Bodens stad 1919-1943 jubileumsskrift*, 1943

Hansson Jeanette, *Möte med staden – en studie av infarter med tillämpning på Österleden i Landskrona*, 2000 (nr 2001:02 på SLU:s bibliotek)

Lovén Katinka, *Entréer till byar på landsbygden i Svalövs kommun*, 1999, (1999:12 på SLU:s bibliotek) *Trafik för en attraktiv stad*, Banverket, Boverket, Svenska kommunförbundet, Vägverket, Underlag, utgåva 1, 2004

Nilsson Maria, *En jämförelse av trädgårdsodlingar i Luleå och Torne älvdalar*, B221 projektarbete Göteborg, 2000

Pogačnik Tina, *Fjelievägen – a city access road to Lund*, 2002 (2003:8 på SLU:s bibliotek)

Pålstam Ylva och Wingren Carola, *Trafikantupplevelse på väg*, Eivor Bucht (red), Stad & Land nr 142, 1996

Schibbye Bengt, *Bättre stadsinfarter exemplet Helsingborg*, Gröna Fakta A8, 1994

Schibbye Bengt, *Södra infarten till Sundsvall – en pilotstudie för bättre stadsinfarter*, Stad & Land nr 132, 1995

Sundström Ewa, *Infarter och trafikplatser – E18 Västerås*, 1988, (1998:08 på SLU:s bibliotek) *Berg och jord*, Sveriges nationalatlas, andra utgåvan, SNA, 1998

*Attraktiv väg, väg 97 Luleå - Jokkmokk*, Programskiss till landskapsplan, Vägverket, 2001

*Gestaltningssprogram - en vägledning*, Vägverkets publikation 2004:41

*Kvarteren längs Kungsgatan och Drottninggatan mellan Kungsbron och Lundagård*, Studiecirkel inom Boden Överluleå Forskarförening, 1999

*Riksväg 97 genom Boden, etapp 1*, Vägutredning, Vägverket, 1998

*Stedsanalyse – innhold og gjennomføring*, Miljøverndepartementet, T-986, Oslo, 1993

*Väg 97 delen genom Boden*, Förstudie, Vägverket, 2004

*Väg 97 Gammelstad - Boden*, Förstudie, Vägverket, 2002

*Väg 97 Södra Sunderbyn - Sävast*, Vägutredning, Vägverket, 2005

*Vägen mellan världsarven - gestaltningssprogram*, Vägverket, Luleå älvadal, Skogsstyrelsen, Arbetsmaterial, 2005

## Internet

[www.upplevboden.nu](http://www.upplevboden.nu)

[www.boden.se](http://www.boden.se)

